



DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-4-18-34>

Исследовательская статья

УДК: 341.3

Поступила в редакцию: 30.06.2023

Принята к публикации: 15.12.2023

Вячеслав Вячеславович ГАВРИЛОВ

Дальневосточный федеральный университет

П. Аякс, д. 10, г. Владивосток, о. Русский, 690922, Российская Федерация

gavrilov.vv@dvfu.ru

ORCID: 0000-0001-7298-2961

Глеб Станиславович ЛЯШКО

Дальневосточный федеральный университет

П. Аякс, д. 10, г. Владивосток, о. Русский, 690922, Российская Федерация

liashko.gs@dvfu.ru

ORCID: 0009-0005-3779-2288

«ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ИЗМЕРЕНИЕ» СТАТЬИ 234 КОНВЕНЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ ПО МОРСКОМУ ПРАВУ И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО РОССИИ О РЕГУЛИРОВАНИИ СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

ВВЕДЕНИЕ. Изменение климата Арктики, вызванное глобальным потеплением, а также происходящие в мире политические процессы, связанные с усилением давления стран коллективного Запада на Российскую Федерацию, вновь поднимают в западной доктрине вопрос об обоснованности установления Российской Федерацией национального режима судоходства в акватории Северного морского пути (далее – СМП) в соответствии со ст. 234 Конвенции Организации Объединенных Наций (далее – ООН) по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция; ст. 234). Высказываются сомнения в исполнении нашей страной установленного Конвенцией требования соблюдения баланса между свободой судоходства и защитой окру-

жающей среды. Целью данной работы является анализ обоснованности претензий к Российской Федерации в отношении предполагаемого злоупотребления ею правом на установление национального режима судоходства в Арктике под прикрытием защиты окружающей среды.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. Проблемы, затронутые в работе, структурно подразделены на три основные группы. Первая из них связана с анализом особенностей судоходства в Арктике в условиях изменяющегося климата, а также определением необходимости установления особого правового режима навигации в полярных водах. Вторая посвящена системному толкованию ст. 234 в ее взаимосвязи с другими нормами Конвенции, выявлению установленных в ней

критериев и ограничений в отношении принимаемых прибрежным государством правил судоходства в покрытых льдом районах, а также правового содержания требования «должного внимания к судоходству и защите и сохранению морской среды». Третья часть работы посвящена оценке законодательства Российской Федерации о регулировании судоходства по СМП на предмет его соответствия требованиям ст. 234 и соблюдения баланса свободы судоходства и защиты морской среды в Арктике.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. Законодательство Российской Федерации о регулировании судоходства в акватории СМП в полной мере отвечает условиям и критериям, установленным ст. 234, и направлено на обеспечение функционирования единой и централизованной системы управления безопасностью судоходства в особо опасных условиях Арктики, недопущение аварийных ситуаций и загрязнения окружающей среды. Ограничения, установленные российским законодательством, не являются дискриминационными и основаны на актуальных и постоянно обновляющихся научных данных.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Судоходство в полярных водах сопряжено с огромными рисками для жизни людей, дорогостоящего имущества и крайне хрупкой и уязвимой окружающей среды. Последствия глобального потепления лишь усугубляют эти риски, приводя к увеличению нестабильности ледовой обстановки и обострению климатических проблем. В связи с этим в покрытых льдом районах объективно необходима централизованная система управления судоходством и установление особого, единообразного правового регулирования, обеспечивающего бесперебойное функционирование такой системы. Толкование ст. 234 позволяет сделать вывод о том, что установление при-

брежным государством в пределах своей исключительной экономической зоны (далее – ИЭЗ) недискриминационных законов и правил, направленных на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды с судов, является не привилегией, а обязанностью государства, основанной на его более общем обязательстве по охране морской среды, установленном в ст. 192 и 194 Конвенции. Правило о «должном уважении судоходства» в связи с этим должно толковаться в том смысле, что ограничения и требования, устанавливаемые законами и правилами прибрежного государства, должны быть в первую очередь направлены на обеспечение безопасности и защиты морской среды в суровых климатических условиях, не будучи при этом дискриминационными, необоснованными и чрезмерными.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: международное морское право, Конвенция ООН по морскому праву, покрытые льдом районы, Северный морской путь, Арктика, законы и правила прибрежного государства, предотвращение загрязнения морской среды, законодательство России об арктическом судоходстве, изменение климата

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Гаврилов В.В., Ляшко Г.С. 2023. «Экологическое измерение» статьи 234 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и законодательство России о регулировании судоходства в акватории Северного морского пути. – *Московский журнал международного права*. № 4. С. 18–34. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-4-18-34>

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-4-18-34>Research article
UDC: 341.3
Received 30 June 2023
Approved 15 December 2023**Viatcheslav V. GAVRILOV**

Far Eastern Federal University

10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, Russian Federation, 690922

gavrilov.vv@dvfu.ru

ORCID: 0000-0001-7298-2961

Gleb S. LIASHKO

Far Eastern Federal University

10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, Russian Federation, 690922

liashko.gs@dvfu.ru

ORCID: 0009-0005-3779-2288

“ENVIRONMENTAL DIMENSION” OF ARTICLE 234 OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA AND RUSSIAN LEGISLATION ON THE REGULATION OF NAVIGATION IN THE WATERS OF THE NORTHERN SEA ROUTE

INTRODUCTION. *Climate change in the Arctic, caused by global warming, as well as the political processes taking place in the world associated with increased pressure from the countries of the collective West on the Russian Federation, again raise in Western doctrine the question of the validity of the Russian Federation establishing a national regime for navigation in the waters of the Northern Sea Route in accordance with Article 234 of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea. Doubts have been raised about our country's compliance with the Convention's requirement to maintain a balance between freedom of navigation and environmental protection. The purpose of this work is to analyze the validity of claims against the Russian Federation regarding its alleged abuse of the right to establish a national regime for navigation in the Arctic under the guise of environmental protection.*

MATERIALS AND METHODS. *The problems raised in the work are structurally divided into three*

main groups. The first of them is related to the analysis of the characteristics of shipping in the Arctic under conditions of a changing climate, as well as the determination of the need to establish a special legal regime for navigation in polar waters. The second is devoted to the systematic interpretation of Article 234 of the UN Convention on the Law of the Sea, in its relationship with other norms of the Convention, identifying the criteria and restrictions established therein in relation to the rules of navigation adopted by the coastal state in ice-covered areas, as well as the legal content of the requirement of “due attention to navigation and protection and conservation of the marine environment.” The third part of the work is devoted to assessing the legislation of the Russian Federation on the regulation of navigation along the Northern Sea Route for its compliance with the requirements of Article 234 and maintaining the balance of freedom of navigation and protection of the marine environment in the Arctic.

RESEARCH RESULTS. *The legislation of the Russian Federation on the regulation of navigation in the waters of the Northern Sea Route fully meets the conditions and criteria established by Article 234 of the Convention, and is aimed at ensuring the functioning of a unified and centralized system for managing the safety of navigation in the particularly dangerous conditions of the Arctic, preventing accidents and environmental pollution environment. The restrictions established by Russian legislation are not discriminatory and are based on current and constantly updated scientific data.*

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *Shipping in polar waters involves enormous risks to human life, valuable property and an extremely fragile and vulnerable environment. The effects of global warming are only exacerbating these risks, leading to increased ice instability and worsening climate problems. In this regard, in ice-covered areas, a centralized navigation management system is objectively necessary, and the establishment of special, uniform legal regulation to ensure the uninterrupted functioning of such a system. A systematic interpretation of Article 234 of the UN Convention on the Law of the Sea allows us to conclude that the establishment by a coastal state within its EEZ of non-discriminatory laws and regulations aimed at preventing, reducing and keeping under control pollution of the marine environment from ships is*

not a privilege, but a duty of the state based on its more general obligation to protect the marine environment, established in articles 192 and 194 of the UN Convention on the Law of the Sea. The rule of “due respect to navigation” in this regard should be interpreted to mean that the restrictions and requirements imposed by the laws and regulations of the coastal State must be primarily aimed at ensuring the safety and protection of the marine environment in harsh climatic conditions, without being at the same time discriminatory, unreasonable and excessive.

KEYWORDS: *international law of the sea, UN Convention on the Law of the Sea, ice-covered areas, Northern Sea Route, Arctic, laws and regulations of a coastal State, prevention of marine pollution, Russian legislation on Arctic shipping, climate change*

FOR CITATION: Gavrilov V.V., Lyashko G.S. “Environmental Dimension” of Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea and Russian Legislation on the Regulation of Navigation in the Waters of the Northern Sea Route. – *Moscow Journal of International Law*. 2023. No. 4. P. 18–34. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2023-4-18-34>

The authors declare the absence of conflict of interest.

1. Введение

Вопросы изменения климата и защиты окружающей среды являются одними из важнейших в современной международной политике. Особенно остро они встают применительно к арктическому региону, который в наибольшей степени подвержен климатическим изменениям и обладает крайне уязвимой природной средой. По оценкам Росгидромета, скорость потепления в Арктике в ближайшие десятилетия будет превосходить скорость глобального потепления более чем в 2,5 раза, а к концу XXI в., в период сезонного минимума площади морского льда в Северном полушарии, Арктика может практически освободиться от него [Третий оценочный доклад... 2022:19].

Следствием повышения температуры в Арктической зоне станет значительное изменение арктических и гипоарктических тундровых биомов, которые могут привести к деградации многолетней мерзлоты, разрушению морских побережий, эрозии почв, засухам и наводнениям, сокращению численности или исчезновению отдельных видов растений и животных одновременно с расширением ареалов обитания на этих территориях организмов из менее экстремальных климатических зон [Третий оценочный доклад... 2022:108-109].

Указанные процессы, как бы это ни показалось странным на первый взгляд, имеют прямое отношение к проблеме определения международно-правовых перспектив сохранения за прибрежными арктическими государствами прав

на национально-правовое регулирование порядка осуществления навигации в водах Северного Ледовитого океана (далее – СЛО) в рамках своих ИЭЗ, которыми они обладают сегодня на основании ст. 234 Конвенции¹.

Очевидно, что неизбежное на фоне глобального потепления уменьшение площади распространения арктических льдов может быть использовано неарктическими государствами для разворачивания широких дискуссий относительно оправданности дальнейшего применения ст. 234 к Арктике или необходимости ее нового толкования в современных условиях. В последние годы в западной научной литературе уже начали появляться заявления о временном характере ст. 234, о возможности ее действия лишь до тех пор, пока море покрыто льдом², или о том, что «правовой статус Северного морского пути вызывает тем больше проблем, чем быстрее отступают арктические льды» [Rossi 2014:496-497]. Все это предопределяет актуальность активизации усилий нашей страны по отстаиванию своих суверенных прав и национальных интересов в Арктическом регионе [Гаврилов, Дремлюга, Крипакова 2017:153].

Дальнейшее развитие событий в указанном направлении стало очевидным после начала Российской Федерацией специальной военной операции на Украине, когда реализация арктической политики нашего государства столкнулась с серьезным противодействием со стороны стран коллективного Запада. Уже в марте 2022 г. семь из восьми стран – членов Арктического совета приняли совместное заявление о приостановлении своего участия во всех его заседаниях в период председательства России³. Спустя три месяца они вновь выступили с совместным заявлением о намерении возобновить ограниченное участие в работе совета, но лишь в проектах, не требующих участия Российской Федерации⁴.

Происходящие политические процессы вызвали в западном научном сообществе активную дискуссию по вопросу о будущем месте и роли Российской Федерации в международных арктических проектах, а также о возможном влиянии украинского кризиса на перспективы регулирования арктического судоходства и тенденции его развития [Solski 2022]. Достаточно показательной в этом плане является позиция Я. Сольски, который в одной из своих работ недвусмысленно высказывает сомнения в целесообразности установления национального режима судоходства в арктических морях в соответствии со ст. 234. «Оправдывает ли цель средства? – пишет он. – Оправдывает ли цель защиты и сохранения хрупких арктических экосистем абсолютную односторонность статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву? И должны ли мы исходить из того, что односторонний курс действий должен привести к лучшей защите, чем размытый общий знаменатель согласованных на международном уровне правил и стандартов, принятых Международной морской организацией? В конце концов, можем ли мы доверять России в том, что она будет лучше управлять арктическими экосистемами, чем ИМО, учитывая, что значительная часть послаблений экологических стандартов в Полярном кодексе стала результатом сопротивления ужесточению регулирования с ее стороны?» [Solski 2021:399-400].

Подобная постановка проблемы вынуждает вновь обратиться к вопросу о толковании и применении ст. 234, характеристике причин ее разработки и принятия, а также о приоритетном значении сохранения окружающей среды при установлении национального режима судоходства в Арктике. При этом основной целью данной статьи является анализ обоснованности претензий к Российской Федерации в отношении предполагаемого злоупотребления ею

¹ Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 23.11.2023).

² Bouffard T.A. Developing Maritime Operational Environment: Forward Presence and Freedom of Navigation in the Arctic. – NAADS. URL: <https://www.naadsn.ca/wp-content/uploads/2021/01/Strategic-Perspectives-A-Developing-Maritime-Operational-Environment-Bouffard.pdf> (дата обращения: 15.12.2023).

³ Joint Statement on Arctic Council Cooperation Following Russia's Invasion of Ukraine. – U.S. DEPARTMENT of STATE. URL: <https://www.state.gov/joint-statement-on-arctic-council-cooperation-following-russias-invasion-of-ukraine/> (дата обращения: 23.11.2023).

⁴ Joint Statement on Limited Resumption of Arctic Council Cooperation. – U.S. DEPARTMENT of STATE. URL: <https://www.state.gov/joint-statement-on-limited-resumption-of-arctic-council-cooperation/> (дата обращения: 23.11.2023).

правом на установление национального режима судоходства в Арктике под прикрытием защиты окружающей среды.

Для решения этой задачи в работе последовательно рассматриваются вопросы влияния климатических последствий глобального потепления на условия навигации в арктических водах, анализируется принципиальная возможность действия ст. 234 в новой климатической реальности, а также дается оценка законодательства Российской Федерации о регулировании судоходства в акватории СМП на предмет его соответствия требованиям указанной статьи о соблюдении необходимого баланса между обеспечением свободы судоходства и сохранении и защите морской среды на основе имеющихся научных данных.

2. Краткая характеристика условий судоходства в Арктике

Освоение Арктики по сложности и опасности этой деятельности довольно часто и справедливо сравнивают с покорением космоса. Данный регион и сегодня остается одним из немногих мест на Земле, в которых человеческая жизнедеятельность и экономическая активность встречаются со значительными препятствиями со стороны природной среды. Это утверждение в полной мере является справедливым и в отношении арктической навигации.

Несмотря на стремительное сокращение ледового покрова СЛО и неуклонное повышение среднегодовых температур, этому региону еще достаточно далеко до климатических характеристик средиземноморских курортов и сколько-нибудь значимых сокращений рисков, с которыми сталкивается арктическая навигация. Кроме того, эксперты справедливо отмечают, что морской лед – это далеко не единственный фактор, влияющий на судоходство в Арктике, а мнение о том, что сокращение льдов само по себе способно привести к увеличению его интенсивности – не более чем миф [Медников, Хантингтон 2016]. К тому же проблема свободно дрейфую-

щих льдов и сохранения значительных площадей ледовых полей в зимний период по-прежнему остается достаточно острой⁵.

Однако даже полное освобождение СЛО ото льда вызовет новые серьезные проблемы, создающие риски и угрозы для судоходства. Так, в частности в этом случае, произойдет значительная интенсификация действия полярных циклонов, развитию которых будет способствовать рост площади открытой воды. При повышении температуры увеличатся случаи откола айсбергов от ледников, также представляющих опасность для навигации. Наконец, потепление климата будет способствовать увеличению числа мезоциклонов, вызывающих рост разрушительных волн, представляющих особую опасность из-за их мгновенного появления и развития⁶. Крайне опасным и гораздо более распространенным явлением, вызываемым резкой сменой погоды, станет обледенение судов и оборудования.

Необходимо также учитывать, что суровые климатические условия арктических морей сами по себе значительно увеличивают экологические риски в этом и без того крайне уязвимом регионе. Низкие температуры в СЛО препятствуют биологическому разложению нефти, а способность дрейфующих льдов абсорбировать ее позволяет разлитым углеводородам перемещаться вместе с ними на значительные расстояния. При этом следует иметь в виду, что для устранения разливов нефти требуется применение ледоколов, которые не всегда способны в короткие сроки подойти к месту разлива, что позволяет нефти прочно интегрироваться в ледовый покров.

Малейшая неполадка судового оборудования в Арктике может обернуться значительными экологическими проблемами, а сжатие дрейфующих льдов легко приводит к поломкам судов и аварийным разливам [Статуто 2020:7-8]. В случае же затопления судна в море оно становится серьезным источником загрязнений, вызываемых находящимися на нем радиоактивными и горюче-смазочными материалами [Нерсесов, Римский-Корсаков 2021:20].

⁵ Фатпе А., Валеева В., Ефимов Я. Анализ потенциала арктического судоходства. URL: <https://pro-arctic.ru/15/04/2015/expert/15541> (дата обращения: 23.11.2023).

⁶ Сухановская Т. Как потепление повлияет на судоходство в Арктике. URL: <https://rg.ru/2022/07/05/reg-szfo/kak-poteplenie-povliiaet-na-sudohodstvo-v-arktike.html> (дата обращения: 23.11.2023).

Изложенное позволяет утверждать, что таяние льдов Арктики не только не уменьшает, а наоборот, увеличивает риски и угрозы для судоходства в СЛО. В результате облегчение доступа к акваториям арктических морей во многом нивелируется сопровождающими его климатическими изменениями, усугубляющими как проблему обеспечения безопасности морской навигации в этом регионе, так и задачу повышения эффективности предотвращения загрязнений с судов.

Принимая во внимание эти обстоятельства, можно смело утверждать, что в силу значительной протяженности СМП, а также особых климатических и экологических условий региона, по акватории которого он проходит, наличие у России в соответствии со ст. 234 особых прав в этой части СЛО, связанных в том числе с контролем за эксплуатацией СМП, является вполне оправданным [Гаврилов 2015].

Однако для ответа на вопросы, каковы пределы такого контроля и насколько данная деятельность должна быть реально связана с защитой и сохранением хрупкой природной среды арктического региона, необходимо вновь обратиться к системному толкованию ст. 234, а также более четко обозначить критерии и ограничения, которые она устанавливает в отношении национальных законов и правил, принимаемых в целях регулирования судоходства в полярных водах.

3. Толкование ст. 234 в контексте защиты окружающей среды

Раздел 8 части XII Конвенции содержит единственную статью – ст. 234, которая предусматривает, 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 льдами районах в пределах исключительной эко-

номической 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».

С исторической точки зрения очевидно, что Канада и Россия, выступая в качестве основных выгодоприобретателей ст. 234, намеревались с ее помощью легализовать на международном уровне свои национальные правила судоходства, принятые в целях сокращения угрозы загрязнения морской среды иностранными негосударственными судами, следующими транзитом через их арктические воды. В этих намерениях они были поддержаны другими государствами в процессе разработки и принятия Конвенции. При этом ст. 234 была включена в качестве единственной в раздел 8 части XII «Защита и сохранение морской среды» Конвенции, что лишний раз подчеркивает намерение ее создателей установить специальные правила, применимые исключительно к защите морской среды конкретного, четко очерченного региона [Гаврилов, Дремлюга, Крипакова 2017:156].

При этом сам термин «покрытые льдом районы» не следует толковать буквально, поскольку существуют разные виды и формы ледового покрытия, каждая из которых имеет различные последствия для судоходства и требует различных организационных и технических решений. Это приводит к целому спектру возможных интерпретаций того, что же на самом деле может пониматься под «покрытыми льдом районами»⁷. Это также означает, что в целях правовой определенности прибрежные государства должны отстаивать свои права в районе, покрытом

⁷ Вместе с тем принятая Всемирной метеорологической организацией Номенклатура по морскому льду специально указывает, что под термином «морской лед» (sea ice) понимается *любая форма льда, встречающегося в море и образовавшегося в результате замерзания морской воды*. Из этого можно сделать вывод, что с формально-юридической точки зрения ни вид (плавающий или неподвижный лед), ни возраст, ни площадь морского льда не могут иметь решающего значения при толковании понятия «покрытые льдом районы», поскольку любая форма и интенсивность морского льда создает угрозу судоходству. См.: WMO No. 259, WMO Sea-Ice Nomenclature. 1970-2014. (5th Session of JCOMM Expert Team on Sea Ice). URL: <https://library.wmo.int/records/item/41953-wmo-sea-ice-nomenclature> (accessed date: 15.12.2023).

льдом, независимо от вида и пространственно-го охвата льда в конкретный момент, поскольку причина самого существования ст. 234 остается неизменной.

Так или иначе, принимая во внимание логический анализ содержания статьи, а также историю ее создания, нельзя отрицать, что целью предоставления особых прав арктическим прибрежным государствам в отношении своих ИЭЗ является обеспечение как можно более высокого уровня безопасности судоходства и ужесточение контроля за загрязнением с судов, что объективно необходимо в силу природных особенностей Арктического региона [Gavrilov, Dremliuga, Nurimbetov 2019:3-4].

Учитывая исторические особенности принятия Конвенции, а также правила толкования международных соглашений, установленные Венской конвенцией ООН о праве международных договоров 1969 г.⁸, в совокупности с тем фактором, что происходящие в СЛО климатические изменения не уменьшают, а лишь увеличивают риски безопасности судоходства и обеспечения охраны окружающей среды, сокращение ледового покрова морской Арктики само по себе не может стать причиной утраты Россией права осуществлять контроль за навигацией по СЛО⁹.

Поэтому в рамках данного исследования необходимо в большей мере сосредоточиться не на вопросе о юридической обоснованности наличия у России рассматриваемого права, а на том, в какой мере наше государство при его реализации учитывает требования ст. 234 об условиях и порядке его осуществления на практике.

Первым ключевым обстоятельством, на которое здесь следует обратить внимание, является необходимость обеспечения недискриминационного характера законов и правил, принимаемых прибрежным государством в соответствии со ст. 234, т. е. их распространения на все суда, осуществляющие плавание в обозначенных акваториях, вне зависимости от их национальной принадлежности. Однако данный принцип, по

нашему мнению, необходимо рассматривать не только в контексте обеспечения прибрежным государством равного доступа в арктические моря всех заинтересованных государств, но и равного распространения на них установленных этим государством стандартов безопасности и защиты окружающей среды. Поэтому в контексте защиты окружающей среды это требование может быть истолковано двояким образом: как способ защиты других стран от негативной дискриминации и злоупотребления прибрежным государством своими правами, с одной стороны, и как инструмент предотвращения позитивной дискриминации, т. е. обеспечения невозможности плавания в арктических водах тех судов, которые не соответствуют установленным правилам судоходства в покрытых льдом районах, – с другой.

Что касается определения географических пределов действия ст. 234, то нетрудно заметить, что, помимо ограниченности ее действия рамками ИЭЗ, в указанной статье упоминаются еще два равнозначных и взаимодополняемых критерия, первый из которых говорит о наличии препятствий или повышенной опасности для судоходства, а второй – о тяжелом вреде для окружающей среды.

При этом необходимо отметить, что первый из указанных критериев раскрывается в ст. 234 не только через фактор «покрытия льдом» данной акватории в течение определенного периода времени, но и через наличие в ней «особо суровых климатических условий». С учетом приведенных в предыдущем разделе настоящей работы данных можно смело утверждать, что с таянием арктических льдов эти условия вряд ли изменятся, а существующие в настоящее время в СЛО препятствия и повышенная опасность для судоходства вряд ли станут менее значимыми. Следовательно, не утратят необходимости и основания для сохранения юридической силы и дальнейшего применения в Арктике ст. 234, в том числе и в рамках ИЭЗ России.

⁸ Венская Конвенция о праве международных договоров от 23 мая 1969 г. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/international_contracts/international_contracts/international_contracts/1717276/ (дата обращения: 23.11.2023).

⁹ Здесь чрезвычайно важным остается вопрос о том, сохраняют ли морские пространства СЛО возможность рассматриваться в качестве «районов, покрытых льдом», если они в будущем полностью потеряют свой ледяной покров? Ответ на него сегодня вряд ли может быть дан с полной уверенностью и должен стать предметом дополнительного независимого исследования о возможностях и ограничениях применения ст. 234 в условиях таких глобальных климатических изменений.

Еще одной немаловажной особенностью ст. 234 является ясно прослеживаемая в ее тексте взаимосвязь между рисками для окружающей среды и опасными условиями судоходства. Именно поэтому содержащееся в ней описание содержания правил и законов прибрежного государства не ограничивается только указанием на их принятие в целях «предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды», но и на их применение в районах, где имеется повышенная опасность для мореплавания. На практике это означает, что осуществляемое прибрежным государством в данном случае регулирование может и должно затрагивать не только вопросы непосредственно предотвращения загрязнения моря с судов, но и смежные проблемы обеспечения безопасности судоходства, такие, например, как установление судоходных маршрутов, требования к экипажу и конструкции судна, обязательность ледакольной и ледово-лоцманской проводки и т. п. Подобное толкование положений ст. 234 представляется вполне обоснованным, поскольку от безопасности судоходства напрямую зависит состояние арктической морской среды и любая авария на судне неизбежно повлечет за собой загрязнение моря или воздуха, которое будет иметь тяжелые последствия для этого экологически уязвимого региона.

Для правильного уяснения смысла ст. 234 следует также иметь в виду, что структурно она включена в часть XII Конвенции «Защита и сохранение морской среды» и поэтому должна толковаться в системной взаимосвязи с другими статьями этой части. Среди них для цели настоящего исследования особое значение имеют положения ст. 194 Конвенции, посвященной мерам по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды.

Общее обязательство участников Конвенции в отношении указанных мер сформулировано в ст. 194 (1) следующим образом: «Государства в соответствии со своими возможностями индивидуально или, в зависимости от обстоятельств, совместно принимают все совместимые с настоящей Конвенцией меры, которые необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды из любого источника, используя для этой цели наилучшие практически применимые средства, имеющиеся в их распоряжении, и стремятся согласовывать свою политику в этом отношении».

В их число, помимо прочих, входят предусмотренные ст. 194 (3)(b) меры, направленные на уменьшение в максимально возможной степени «загрязнения с судов, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море, предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования экипажей и эксплуатации судов».

Конвенция, таким образом, констатирует прямую корреляцию между мерами, направленными на обеспечение безопасности судоходства, и обеспечением предотвращения загрязнения морской среды.

Системное толкование ст. 234 во взаимосвязи с другими положениями части XII Конвенции позволяет прийти к еще одному далекоидущему выводу: все ее нормы должны толковаться в свете общего обязательства государств защищать и сохранять морскую среду, сформулированного в ст. 192 Конвенции, которое, по мнению ряда исследователей, в результате широкого признания и распространения в мире обрело в настоящее время силу нормы обычного международного права. Ряд из них даже относит обязательство «защищать и охранять окружающую среду» к императивным нормам современного международного права. По их мнению, ст. 192 Конвенции «не содержит ограничение сферы действия обязательства по защите морской среды только на внутренние и территориальные воды или на воды, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства. Данное положение говорит о необходимости защиты морской среды в целом. Именно на этом основании некоторые ученые, в частности немецкий исследователь А. Прёлсс, усматривают интерес всего международного сообщества в защите морской среды и, соответственно, возникающие из данного обязательства отношение *erga omnes*» [Ежова 2014:149]. Последующие нормы Части XII Конвенции лишь уточняют и расширяют положения ст. 192 [Sun, Ma 2016:527-528].

Статью 234, согласно которой прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил в целях предотвращения загрязнения морской среды в Арктике, необходимо в данном случае рассматривать как *lex specialis* по отношению к закрепленному в ст. 211(6)(a) более жесткому порядку принятия такими странами

с аналогичными целями законов и правил в отношении четко обозначенных районов своих ИЭЗ после консультаций с компетентными международными организациями [Virzo 2015:33-34]. При этом требования ст. 192 и 194 Конвенции в их взаимосвязи со ст. 234 фактически *обязывают* прибрежное государство принимать соответствующее законодательство в целях сохранения хрупкой природной среды арктического региона.

Единственными ограничениями, которые должно учитывать прибрежное государство в рамках национально-правового регулирования, предписываемого ему ст. 234, является необходимость должным образом принимать во внимание «судоходство и защиту и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных».

Здесь следует согласиться с Я. Сольски, который утверждает, что разумная интерпретация данного положения состоит в требовании от прибрежного государства учета всех составляющих рассматриваемой проблемы: свободы судоходства, с одной стороны, и защиты и сохранения морской среды – с другой, а также установления между ними соответствующего баланса. Как указывает исследователь, требование принятия в расчет интересов других стран в отношении осуществления ими судоходства в арктических районах является одним из немногих явных ограничений юрисдикции прибрежного государства в соответствии со ст. 234, и потому, когда иностранные государства высказывают свои сомнения относительно правомерности принятия Россией или Канадой соответствующих законов и правил, в их основе лежат главным образом сомнения в учете именно этого требования [Solski 2021:401].

Вместе с тем из вышеприведенного анализа климатических особенностей арктического региона и системного толкования ст. 234 следует, что требование о соблюдении баланса между свободой судоходства и защитой природной морской среды в данном конкретном случае не может толковаться в пользу юридической эквивалентности этих правовых критериев. Очевидно, что особо суровые климатические условия и крайняя хрупкость экосистемы Арктики обуславливают приоритетный характер требования о защите окружающей среды по сравнению с интересами судоходства.

Таким образом, «контроль России за состоянием экологической безопасности и безопасности судоходства распространяется на арктиче-

ские воды в ее исключительной экономической зоне, где согласно общему правопорядку (*lex generalis*) должна обеспечиваться свобода судоходства в соответствии с Конвенцией. Но в районах, большей частью года покрытых льдом, должно осуществляться более жесткое экологическое регулирование судоходства, по специальным нормам (*lex specialis*). Аргументы России в пользу международной правомерности такого особого природоохранного режима СМП поддерживаются обычным международным правом, а также ст. 234 Конвенции 1982 г.» [Вылегжанин, Назаров, Буник 2020:1114].

Исходя из этого, критерий «должного внимания» должен толковаться в пользу установления прибрежным государством таких законов и правил, которые, обеспечивая максимально возможную степень защиты природной среды, не являются при этом чрезмерно ущемляющими свободу судоходства.

В пользу такого толкования говорит и второй ограничительный критерий ст. 234, согласно которому этот баланс должен устанавливаться «на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных». Данное требование, как указывает Я. Сольски, указывает на обязанность государства обеспечить активное проведение соответствующих научных исследований или стремление получить лучшие существующие научные данные, а также способность убедительно доказывать, что принятые им меры являются разумными в свете этих доказательств [Solski 2021:401]. Вместе с тем именно такие научные данные могут стать основанием для установления определенных правил и ограничений для судоходства в арктических акваториях.

Обеспечение «должного внимания к судоходству» в таком случае может быть поставлено в зависимость от научного обоснования применения тех или иных мер, направленных на сохранение хрупкой экосистемы. Если представить ситуацию, в которой прибрежное государство законодательно закрепляет возможность временного полного закрытия для судоходства части арктической акватории по причине установления особо опасных ледовых или погодных условий, то очевидно, что такие меры никоим образом не покушаются на свободу судоходства, поскольку направлены на предотвращение возможной техногенной катастрофы, влекущей, помимо опасности для жизни экипажей судов, угрозу природной среде, и при этом основаны на научных данных.

Таким образом, системное толкование ст. 234 позволяет сделать вывод о том, что исключительное право прибрежного государства устанавливать свои недискриминационные законы и правила, направленные на защиту природной среды покрытых льдом районов, обусловлено в первую очередь особо суровыми условиями судоходства и хрупкостью арктической экосистемы. В связи с этим принятие государством указанных мер является не только его правом, но и обязанностью, поскольку допущение свободного и бесконтрольного судоходства в покрытых льдом районах неминуемо привело бы к катастрофическим последствиям – многочисленным авариям и кораблекрушениям, способным привести не только к гибели людей и утере дорогостоящего имущества, но и к тяжелым необратимым губительным последствиям для уникальной и уязвимой экосистемы Арктического региона. По этой причине требование по обеспечению «должного внимания к судоходству и защите и сохранению морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных» должно толковаться в пользу приоритетности действий по обеспечению последней.

4. Российское законодательство о регулировании судоходства по СМП в свете требований ст. 234

Опираясь на результаты проведенного выше анализа климатических условий осуществления и нормативных рамок регулирования судоход-

ства в СЛО, в этой части исследования необходимо обратиться к характеристике российской практики реализации положений ст. 234 с тем, чтобы выяснить, насколько установленные в соответствии с ней Российской Федерацией законы и правила, направленные на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды от судов, соответствуют ее положениям.

Для ответа на этот вопрос необходимо, прежде всего, обратиться к положениям ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ)¹⁰, закрепляющей базовые требования, предъявляемые к условиям и порядку навигации в акватории СМП, а также перечень нормативных актов, регламентирующих отдельные аспекты ее осуществления. К числу последних относятся Правила плавания в акватории Северного морского пути¹¹, Положение о ледовых лоцманах¹², Правила ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути¹³, Правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути¹⁴, Правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути¹⁵ и Положение о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути¹⁶.

Анализ указанных нормативных актов позволяет выделить следующие правовые режимы, содержащие обязательные правила и ограничения для судов, осуществляющих плавание в акватории СМП:

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации – *Собрание законодательства Российской Федерации*. 1999. № 18. Ст. 2207.

¹¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (ред. от 19 сентября 2022 г.). – *Справочно-правовая система КонсультантПлюс*. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_362718/?ysclid=lq9xwgc8u482675596 (дата обращения: 23.11.2023).

¹² Приказ Минтранса России от 20 октября 2022 г. № 424 «Об утверждении Положения о ледовых лоцманах». – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/405845849/?ysclid=lq9y0ex9m83882664> (дата обращения: 23.11.2023).

¹³ Приказ Минтранса России от 24 января 2022 г. № 17 «Об утверждении Правил ледокольной проводки судов в акватории Северного морского пути» (ред. от 28 сентября 2022 г.). – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/404779449/?ysclid=lq9y35i7gu402505390> (дата обращения: 23.11.2023).

¹⁴ Приказ Минтранса России от 1 февраля 2022 г. № 25 «Об утверждении Правил ледовой лоцманской проводки судов в акватории Северного морского пути» (ред. от 28 сентября 2022 г.). – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/404779333/?ysclid=lq9y4evyeg389847237> (дата обращения: 23.11.2023).

¹⁵ Приказ Минтранс России от 24 января 2022 г. № 18 «Об утверждении Правил проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути». – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/404679441/?ysclid=lq9y9e7ibz162716405> (дата обращения: 23.11.2023).

¹⁶ Приказ Минтранса России от 24 января 2022 г. № 19. «Об утверждении Положения о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории Северного морского пути». – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/404779361/?ysclid=lq9yblziv122252479> (дата обращения: 23.11.2023).

- 1) разрешительный порядок плавания в акватории СМП;
- 2) организация плавания судов в акватории СМП уполномоченным органом;
- 3) организация обязательной ледакольной и ледовой лоцманской проводки в акватории СМП.

Рассмотрим содержание каждого из указанных режимов на предмет их соответствия условиям и критериям, предусмотренным в ст. 234.

Разрешительный порядок плавания в акватории СМП установлен п. 3 Правил плавания в акватории Северного морского пути 2020 г. (далее – Правила 2020). Разрешения на плавание судна в акватории СМП выдаются Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» или подведомственной ей организацией (далее – уполномоченный орган). При его отсутствии судно не может входить в акваторию СМП.

Заявление, в соответствии с п. 4 и 5 Правил 2020, подается в уполномоченный орган в электронном виде с приложением пакета документов, включающего в себя, помимо прочего: 1) исчерпывающую информацию о судне и рейсе; 2) копии классификационного и мерительного свидетельств; 3) копию свидетельства о страховании или ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря с судов; 4) копию свидетельства судна полярного плавания, выданного в соответствии с Полярным кодексом¹⁷; 5) копию договора на оказание услуг по ледакольной проводке, для судов, в отношении которых она является обязательной по критериям допуска, и некоторые иные документы.

Как видно из последующих пунктов Правил 2020, указанный комплект документов истребуется от заявителя с целью получения наиболее полной и достоверной информации обо всех характеристиках судна, его состоянии, ледовом классе для оценки возможности его плавания в определенных ледовых и погодных условиях

и подтверждения соответствия судна обязательным требованиям, установленным Полярным кодексом, а также Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.¹⁸, Протоколом 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.¹⁹

Исчерпывающий перечень оснований для отказа в выдаче разрешения установлен п. 11 Правил 2020. Такими основаниями являются: а) несоответствие судна критериям допуска; б) непредставление заявителем копии договора на предоставление услуг по ледакольной проводке, если такая проводка является обязательной согласно критериям допуска; в) предоставление в заявлении или приложенных к нему документах неполных или недостоверных сведений; г) отсутствие подписи заявителя; д) нахождение планируемого маршрута плавания судна в акватории СМП и (или) периода навигации вне пределов районов и (или) сезонов эксплуатации судна, установленных организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование е) приложение к заявлению неполного комплекта документов, либо недействительных документов.

Основания, предусмотренные подп. «а» и «б» п. 11 отсылают к Приложению 2 к Правилам 2020 «Критерии допуска судов в акваторию Северного морского пути», которое представляет собой три таблицы с перечислением ледовых классов судов, способов ледового плавания (самостоятельное, либо с обязательной ледакольной проводкой), указанием на определенные периоды календарного года, районы акватории СМП и тип ледовых условий в районе. Допуск судов в акваторию СМП осуществляется в соответствии с указанными критериями по принципу установления возможности безопасного плавания судна определенного ледового класса в конкретных ледовых условиях. Остальные же основания для отказа

¹⁷ Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). – *Официальный интернет-портал правовой информации*. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201712260021?ysclid=lq9yd5lfne104928249> (дата обращения: 23.11.2023).

¹⁸ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом. Лондон, 23 марта 2001 г. – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/2568139/?ysclid=lq9yfca6zk71761703> (дата обращения: 23.11.2023).

¹⁹ Протокол 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Лондон, 27 ноября 1992 г. – *Справочно-правовая система «Гарант»*. URL: <https://base.garant.ru/2541621/?ysclid=lq9yugx669m110709149> (дата обращения: 23.11.2023).

в основном связаны с неполнотой или недостоверностью необходимой информации о судне и рейсе, без которой невозможно оперативное обеспечение безопасности судоходства и защиты окружающей среды в акватории.

Пункт 17 Правил 2020 устанавливает, что судно, в отношении которого выдано разрешение, не должно входить в акваторию СМП ранее даты начала действия этого разрешения и должно покинуть акваторию не позднее даты окончания его срока действия. При невозможности в указанный срок покинуть акваторию, капитан судна обязан немедленно уведомить об этом уполномоченный орган с указанием причин задержки и действовать в соответствии с полученными указаниями.

Кроме того, уполномоченный орган в соответствии с п. 17.1–17.7 Правил 2020 вправе приостановить или прекратить действие разрешения, а также вносить в него изменения. При этом, осуществляя эти действия, уполномоченный орган должен руководствоваться исключительно оперативными сведениями об изменении ледовой обстановки.

Так, приостановка действия разрешения, либо внесение в него изменений, возможны только в случаях: а) если фактический или прогнозируемый тип ледовых условий тяжелее, чем указанный в разрешении; б) если ледокольная проводка судна возможна только методом буксировки «вплотную», а конструкционные особенности судна препятствуют буксировке таким методом (п. 17.1, 17.3). При этом уполномоченный орган возобновляет действие разрешения не позднее 72 ч. с момента улучшения ледовой обстановки (п. 17.2). В случае если в течение 30 дней с момента приостановления разрешения, тип ледовых условий не улучшился, уполномоченный орган принимает решение о прекращении действия такого разрешения (п. 17.5).

Таким образом, все ограничения, связанные с разрешительным порядком плавания в акватории СМП связаны исключительно с оценкой возможности допуска судов в акваторию в определенных ледовых условиях и обеспечения их безопасного плавания. Исходя из этого, разрешительный порядок не может являться чрезмерной ограничительной мерой, поскольку направлен, во-первых, на сбор информации о входящих в акваторию СМП судах для ее дальнейшего использования в управлении навигацией; во-вторых, на недопущение плавания в акватории судов, эксплуатация которых в опас-

ных ледовых условиях может привести к аварийной ситуации. Критерии допуска не содержат дискриминирующих или не имеющих научного обоснования ограничений, а сама процедура получения разрешения достаточно проста, краткосрочна и прозрачна – любое судно, технически приспособленное к плаванию в арктических водах в определенных условиях, может быть допущено к плаванию в акватории. Поэтому данный правовой режим, на наш взгляд, полностью соответствует ограничительным критериям ст. 234.

Второй из указанных в ст. 5.1. КТМ РФ режимов – режим организации плавания судов в акватории СМП уполномоченным органом.

В соответствии с п. 3 указанной статьи, организация плавания судов в акватории СМП осуществляется Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» в соответствии с Правилами 2020 и локальными актами самой корпорации и включает в себя, в том числе: 1) организацию разработки маршрутов плавания судов и использования судов ледокольного флота в акватории СМП с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в указанной акватории; 2) организацию предоставления информационных услуг в области организации плавания судов, требований к обеспечению безопасности плавания судов, обеспечения осуществления ледокольной проводки судов; 3) содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории СМП; 4) организацию мониторинга движения судов в акватории СМП; 5) предоставление информации о гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке в акватории СМП; 6) содействие в организации проведения операций по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами в акватории СМП, а также в проведении работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории СМП.

Правилами 2020 (п. 18–25) предусмотрена обязанность капитана судна за 48 ч. до подхода к границам акватории СМП сообщить в уполномоченный орган информацию о планируемом времени прибытия судна, а также подробную информацию о судне и экипаже, включая сведения о характеристиках и состоянии судна, грузе, запасах топлива, пресной воды и продовольствия. Аналогичная информация предоставляется в уполномоченный орган в случае захода или выхода судна из российского порта или из внутренних водных путей Российской Федерации.

При следовании судна в акватории СМП уполномоченному органу каждые сутки в 12 ч., помимо указанной, передается также информация о происшествии на судне или его повреждениях, климатических и ледовых условиях.

На основании этой информации уполномоченный орган, в соответствии с п. 30.1 Правил 2020, осуществляет контроль за следованием судов в ледовых условиях и при необходимости дает указания о действиях, которые следует предпринять в целях обеспечения безопасности мореплавания.

Указанные меры со всей очевидностью направлены на обеспечение максимальной безопасности мореплавания в суровых арктических условиях. Уполномоченный орган постоянно обеспечивается актуальной информацией о месте нахождения, курсе и состоянии судов, идущих в акватории СМП, и на основании этой информации и данных о гидрометеорологических, ледовых и навигационных условиях, осуществляет «ручное управление» навигацией в акватории СМП, обеспечивая прохождение судов по наиболее безопасным маршрутам. Учитывая климатические особенности региона, такой режим плавания представляется наиболее полно отвечающим условиям обеспечения безопасности и, как следствие, защиты морской среды в покрытых льдом районах.

Третье ограничение для судоходства в акватории СМП, установленное российским законодательством, касается организации обязательной ледокольной и ледовой лоцманской проводки судов.

Под ледокольной проводкой в акватории СМП в п. 2 Правил 2020 понимается плавание судна (каравана судов) с помощью ледокола (ледоколов), а также деятельность ледокольного флота, обеспечивающую указанное плавание, в том числе: формирование каравана судов и расстановку судов в караване для следования за ледоколом (ледоколами) (далее – ледовый караван); предварительную прокладку канала во льду; буксировку судов в ледовых условиях; ледовую разведку ледоколом; обеспечение безопасной стоянки (дрейфа) судна (судов) во льду при ожидании улучшения ледовых условий.

При характеристике содержания этого правового режима необходимо обратить внимание на следующие существенные моменты.

Во-первых, как указано выше, Правила 2020 требуют обязательного заключения договора о ледокольной проводке только в отношении тех

судов, для которых такая проводка предусмотрена критериями допуска. Иными словами, ледокольная проводка является обязательной не для всех судов, осуществляющих плавание в акватории СМП, а лишь для тех, навигация которых в определенных ледовых условиях либо вовсе невозможна, либо сопряжена со значительной угрозой безопасности судоходства.

Во-вторых, в соответствии с п. 30 Правил 2020, ледокольная проводка выполняется ледоколами, имеющими право плавания под государственным флагом Российской Федерации.

Данное положение не следует рассматривать как дискриминационное для других государств, имеющих ледокольные флоты. Учитывая то обстоятельство, что Правила 2020 устанавливают единый режим судоходства во всей акватории СМП, а также тот факт, что общая организация плавания в ней и организация ледокольной проводки находится в ведении Корпорации «Росатом», вполне логичным и обоснованным выглядит требование о том, что суда, осуществляющие ледокольную проводку, должны плавать под флагом Российской Федерации, и, как следствие, подчиняться российскому законодательству.

Кроме того, данное требование вполне оправданно и с материально-организационной точки зрения, так как в мире только Россия имеет представительный атомный ледокольный флот, который к тому же находится в ведении ФГУП «Атомфлот», входящего в состав Корпорации «Росатом». В данной ситуации обеспечивается не только единый правовой режим, но и организационно-управленческое единство действий при осуществлении морских операций, что, несомненно, положительным образом сказывается на обеспечении безопасности судоходства.

Установление режима ледокольной проводки, осуществляемой только судами под флагом Российской Федерации, таким образом, также является необходимой и достаточной мерой, направленной на обеспечение безопасности судоходства и защиты окружающей среды. Обязательность ледокольной проводки для конкретного судна определяется соответствием его ледового класса ледовым условиям, в которых планируется осуществление плавания, а требование о распространении права флага на ледокольное судно обеспечивает правовое и организационно-техническое единство данных морских операций.

Обязательная ледовая лоцманская проводка, осуществление которой в целях обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения

происшествий с судами, а также в целях защиты морской среды в акватории СМП, устанавливается п. 26 и разделом II.1 Правил 2020 и подробно регулируется, соответственно, Правилами ледовой лоцманской проводки в акватории Северного морского пути 2022 г.

Данный режим, в сущности, слабо отличается от обычного режима лоцманской проводки, не налагая никаких дополнительных ограничений на судовладельцев, кроме обязанности принять на борт и следовать рекомендациям ледового лоцмана, который осуществляет оценку ледовых условий и корректировку курса и скорости корабля исходя из ледовой обстановки.

Иные ограничения, устанавливаемые Правилами 2020, но не относящиеся к перечисленным правовым режимам, касаются, в частности, дополнительных требований к оборудованию и снабжению судна, например, теплой одеждой, топливом, пресной водой и продовольствием (п. 38–39), запрета на сброс нефтяных остатков в акватории (п. 41) и направлены на обеспечение техногенной и экологической безопасности.

Таким образом, опираясь на анализ законов и правил, установленных Российской Федерацией в отношении пространств своей ИЭЗ, входящих в акваторию СМП, можно с уверенностью утверждать, что они приняты в полном соответствии с требованиями и критериями, сформулированными в ст. 234. Главной и фактически единственной целью указанных нормативных актов является осуществление наиболее профессионального и централизованного управления судоходством в суровых и опасных климатических условиях СЛО при обеспечении максимально возможной степени безопасности навигации и защиты морской среды в Арктике.

5. Заключение

Судоходство в полярных водах сопряжено с огромными рисками для жизни людей, дорогостоящего имущества и крайне хрупкой и уязвимой окружающей среды. Последствия глобального потепления лишь усугубляют эти риски, приводя к увеличению нестабильности ледовой обстановки и обострению климатических про-

блем. В связи с этим в покрытых льдом районах объективно необходима централизованная система управления судоходством и установление особого, единообразного правового регулирования, обеспечивающего бесперебойное функционирование такой системы.

Системное толкование ст. 234 позволяет сделать вывод о том, что установление прибрежным государством в пределах своей ИЭЗ недискриминационных законов и правил, направленных на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды с судов, является не привилегией, а обязанностью государства, основанной на его более общем обязательстве по охране морской среды, установленном в ст. 192 и 194 Конвенции. Правило о «должном уважении судоходства» в связи с этим должно толковаться в том смысле, что ограничения и требования, устанавливаемые законами и правилами прибрежного государства, должны быть в первую очередь направлены на обеспечение безопасности и защиты морской среды в суровых климатических условиях, не будучи при этом дискриминационными, необоснованными и чрезмерными.

Следовательно, любая обеспокоенность иностранных государств относительно установления Российской Федерацией правил плавания в акватории СМП не имеет под собой юридических оснований. Детальный анализ соответствующих нормативных актов ясно дает понять, что правовые ограничения и требования, установленные российским законодательством, направлены на поддержание и функционирование централизованной системы управления безопасностью арктического судоходства и основываются на постоянном мониторинге ледовой и климатической обстановки. Целью данных мер является недопущение в акваторию судов, не приспособленных к конкретным ледовым условиям, постоянный и систематический сбор информации обо всех кораблях, проходящих по СМП, для дальнейшей ее обработки и применения в морских операциях, обеспечивающих арктическую навигацию с минимальными рисками для безопасности судоходства и морской среды.

Список литературы

1. Вылегжанин А.Н., Назаров В.П., Буник И.В. 2020. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем. – *Вестник Российской академии наук*. Т. 90. № 12. С. 1105-1118. DOI: <https://doi.org/10.31857/S0869587320120270>.
2. Гаврилов В.В. 2015. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации. – *Журнал российского права*. № 2 (218). С. 147-157. DOI: <https://doi.org/10.12737/7635>.
3. Гаврилов В.В., Дремлюга Р.И., Крипакова А.В. 2017. Толкование и применение статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в условиях сокращения ледового покрова Арктики. – *Журнал российского права*. № 12 (252). С. 151-160. DOI: https://doi.org/10.12737/article_5a20050801d1a2.96251387.
4. Ежова Т.Г. 2014. Принципы осуществления международной защиты морской среды Балтийского моря. – *Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Гуманитарные и общественные науки*. № 3. С. 147-155.
5. Медников В., Хантингтон Г.П. 2016. Арктическое судоходство: надлежащее управление, основанное на фактах, а не на мифах. – *Морские вести России*. № 10. URL: <https://morvesti.ru/themes/1698/62546/> (дата обращения: 23.11.2023).
6. Нерсесов Б.А., Римский-Корсаков Н.А. 2021. Результаты экологических исследований российских арктических морей. – *Российская Арктика*. № 13. С. 14-25.
7. Статуто А.И. 2020. Обзор роли Арктического судоходства и обеспечение его экологической безопасности. – *Российская Арктика*. № 9. С. 5-16. DOI: <https://doi.org/10.24411/2658-4255-2020-12091>.
8. Третий оценочный доклад об изменениях климата и их последствиях на территории Российской Федерации. Общее резюме. 2022. СПб.: Наукоемкие технологии. 124 с.
9. Gavrilov V., Dremluga R., Nurimbetov R. 2019. Article 234 of the 1982 United Nations Convention on the law of the sea and reduction of ice cover in the Arctic Ocean. – *Marine Policy*. Vol. 106, 103518. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103518>.
10. Rossi C.R. 2014. The Northern Sea Route and the Seaward Extension of *Uti Possidetis (Juris)*. – *Nordic Journal of International Law*. Vol. 83. Issue 4. P. 476-508. DOI: <https://doi.org/10.1163/15718107-08304004>.
11. Solski J.J. 2021. The 'Due Regard' of Article 234 of UNCLOS: Lessons from Regulating Innocent Passage in the Territorial Sea. – *Ocean Development & International Law*. Vol. 52. Issue 4. P. 398-418. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2021.1991866>.
12. Solski J.J. 2022. The Northern sea route at the crossroads: what lies ahead after the war in Ukraine? – *The Polar Journal*. Vol. 12. No. 2. P. 401-403. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2022.2133389>.
13. Sun Shiya, Ma Linxing. 2016. Restrictions on the Use of Force at Sea: An Environmental Protection Perspective. – *International Review of the Red Cross*. Vol. 98. № 902. P. 515-541.
14. Virzo R. Coastal State Competences Regarding Safety of Maritime Navigation: recent trends. – *Seqüência Estudos Jurídicos e Políticos*. 2015. Vol. 36. No. 71. P. 19-42. DOI: <http://dx.doi.org/10.5007/2177-7055.2015v36n71p19>.

References

1. Ezhova T.G. Principy osushchestvleniya mezhdunarodnoj zashchity morskoy sredy Baltijskogo morya [Principles for the implementation of international protection of the marine environment of the Baltic Sea]. – *Vestnik Baltijskogo federal'nogo universiteta im. I. Kanta. Seriya: Gumanitarnye i obshche-stvennye nauki*. 2014. No. 3. P. 147-155. (In Russ.).
2. Gavrilov V.V. Pravovoi status Severnogo morskogo puti Rossiiskoi Federatsii [Legal status of the Northern Sea Route of the Russian Federation]. – *Zhurnal rossiiskogo prava*. 2015. No. 2. P. 147-157. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.12737/7635>.
3. Gavrilov V.V., Dremluga R.I., Kripakoova A.V. Tolkovanie i primeneniye stat'i 234 Konvencii OON po morskomu pravu 1982 g. v usloviyakh sokrashcheniya ledovogo pokrova Arktiki [Interpretation and Application of Article 234 of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 in Light of the Shrinking Ice Cover in the Arctic]. – *Zhurnal rossiiskogo prava*. 2017. No. 12. P. 151-160. (In Russ.). DOI: https://doi.org/10.12737/article_5a20050801d1a2.96251387.
4. Gavrilov V., Dremluga R., Nurimbetov R. Article 234 of the 1982 United Nations Convention on the law of the sea and reduction of ice cover in the Arctic Ocean. – *Marine Policy*. 2019. Vol. 106, 103518. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103518>.
5. Mednikov V., Hantington G.P. Arkticheskoe sudohodstvo: nadlezhashchee upravlenie, osnovannoe na faktah, a ne na mifah [Arctic Shipping: Good Governance Based on Facts, Not Myths]. – *Morskie vesti Rossii*. 2016. No. 10. (In Russ.). URL: <https://morvesti.ru/themes/1698/62546/>.
6. Nersesov B.A., Rimskij-Korsakov N.A. Rezul'taty ekologicheskikh issledovanij rossijskikh arkticheskikh morej [Results of environmental studies of Russian Arctic seas]. – *Rossiyskaya Arktika*. 2021. No. 13. P. 14-25. (In Russ.).
7. Rossi C.R. The Northern Sea Route and the Seaward Extension of *Uti Possidetis (Juris)*. – *Nordic Journal of International Law*. 2014. Vol. 83. Issue 4. P. 476-508. DOI: <https://doi.org/10.1163/15718107-08304004>.
8. Solski J.J. The 'Due Regard' of Article 234 of UNCLOS: Lessons from Regulating Innocent Passage in the Territorial Sea. – *Ocean Development & International Law*. 2021. Vol. 52. Issue 4. P. 398-418. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2021.1991866>.
9. Solski J.J. The Northern sea route at the crossroads: what lies ahead after the war in Ukraine? – *The Polar Journal*. 2022. Vol. 12. No. 2. P. 401-403. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2022.2133389>.
10. Statuto A.I. Obzor roli Arkticheskogo sudohodstva i obespechenie ego ekologicheskoy bezopasnosti [Overview of the Arctic Shipping Role and Ensuring of its Environmental]. – *Rossiyskaya Arktika*. 2020. No. 9. P. 5-16. (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.24411/2658-4255-2020-12091>.
11. Sun Shiya, Ma Linxing. Restrictions on the Use of Force at Sea: An Environmental Protection Perspective. – *International Review of the Red Cross*. 2016. Vol. 98. № 902. P. 515-541.
12. Tretij ocenochnyj doklad ob izmeneniyah klimata i ih posledstviyah na territorii Rossijskoj Federacii. Obshchee rezyume [Third assessment report on climate change and its consequences on the territory of the Russian Federation. General summary]. Saint Peters-

- burg. High technology Publ. 2022. 124 p. (In Russ.).
13. Virzo R. Coastal State Competences Regarding Safety of Maritime Navigation: recent trends. – *Sequência Estudos Jurídicos e Políticos*. 2015. Vol. 36. No. 71. P. 19-42. DOI: <http://dx.doi.org/10.5007/2177-7055.2015v36n71p19>.

14. Vylegzhanin A.N., Nazarov V.P., Bunin I.V. Severniy morskoy put': k resheniyu politico-pravovyh problem [The Northern Sea Route: towards solving political and Legal problems]. – *Vestnik RAN*. 2020. T. 90. No. 12. P. 1105-1118. DOI: 10.31857/S0869587320120270.

Информация об авторах

Вячеслав Вячеславович ГАВРИЛОВ,

доктор юридических наук, доцент, директор Юридической школы, заведующий кафедрой международного публичного и частного права, Дальневосточный федеральный университет

П. Аякс, д. 10, г. Владивосток, о. Русский, 690922, Российская Федерация

gavrilov.vv@dvfu.ru
ORCID: 0000-0001-7298-2961

Глеб Станиславович ЛЯШКО,

ассистент кафедры международного публичного и частного права, Дальневосточный федеральный университет

П. Аякс, д. 10, г. Владивосток, о. Русский, 690922, Российская Федерация

liashko.gs@dvfu.ru
ORCID: 0009-0005-3779-2288

About the Authors

Viatcheslav V. GAVRILOV,

Doctor of Legal Sciences, Associate Professor, Director of the School of Law, Head of Public and Private International Law Department, Far Eastern Federal University

10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, Russian Federation, 690922

gavrilov.vv@dvfu.ru
ORCID: 0000-0001-7298-2961

Gleb S. LIASHKO,

Assistant at the Public and Private International Law Department, Far Eastern Federal University

10 Ajax Bay, Russky Island, Vladivostok, Russian Federation, 690922

liashko.gs@dvfu.ru
ORCID: 0009-0005-3779-2288