

АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА  
(Межрегиональная общественная организация)

---

L'ASSOCIATION DU DROIT  
INTERNATIONAL MARITIME  
<https://marinelawrus.ru/>  
[info@marinelaw.ru](mailto:info@marinelaw.ru)



INTERNATIONAL  
MARITIME  
LAW ASSOCIATION  
<https://marinelaw.ru/> /  
[info@marinelaw.ru](mailto:info@marinelaw.ru)

=====

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА  
RUSSIAN UNIVERSITY OF TRANSPORT

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ  
LAW INSTITUTE



## **СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ**

*Сборник научных докладов  
по итогам международного научно-практического семинара,  
проведенного совместно Ассоциацией международного морского  
права и кафедрой «Морское право» Юридического института  
Российского университета транспорта при участии кафедры  
международного и морского права Государственного университета  
морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова*

27 ноября 2020 года

МОСКВА—2020

УДК 656.61  
ББК 39.42  
С23

***Ответственный редактор:***

**Гуцуляк Василий Николаевич** — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта, президент Ассоциации международного морского права.

Современные вызовы в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов : сборник научных докладов по итогам международного научно-практического семинара, проведенного совместно Ассоциацией международного морского права и кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта при участии кафедры международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова / под редакцией В. Н. Гуцуляка. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020. — 47 с.

Судоходство играет ключевую роль в мировой экономике, служит главным способом перевозки больших объемов грузов по всему миру. Однако эта деятельность потенциально чревата серьезными негативными последствиями для окружающей среды. Международным сообществом прилагаются большие усилия с целью преодоления таких проблем, в том числе путем установления соответствующего правового регулирования. Именно этим вопросам и посвящены научные доклады, включенные в сборник. В докладах получили отражение взгляды самых различных специалистов — юристов, судоводителей, технических работников.

В международном научно-практическом семинаре приняли участие свыше 30 человек из Москвы, Санкт-Петербурга, Керчи, Мурманска, Владивостока и других городов, а также зарубежные участники.

© Российский университет транспорта (МИИТ), 2020  
© Коллектив авторов, 2020

---

## Содержание

---

<i>Кулистикова О. В.</i> Обзор темы и рамки дискуссии о современных вызовах в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов .....	4
<i>Медников В. А.</i> О правовом регулировании предотвращения загрязнения атмосферы с судов. Современный этап .....	11
<i>Васильев В. Я.</i> Новые требования ИМО по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве и запрет на использование тяжелого топлива в Арктике .....	14
<i>Семин В. Б.</i> Современная система правового регулирования предотвращения загрязнения воздушной среды с судов .....	16
<i>Зайцева А. И.</i> Правовое регулирование защиты атмосферного воздуха ввиду эксплуатации морского транспорта .....	19
<i>Минин Н. Е.</i> Страхование как инструмент возмещения вреда в связи с загрязнением с судов в Российской Федерации .....	21
<i>Гуцуляк В. Н.</i> Об имплементации на внутреннем водном транспорте России норм международного морского права, касающихся предотвращения загрязнения с судов .....	24
<i>Клюев В. В.</i> Особенности и недостатки регулирования правоотношений в сфере ответственности за загрязнение морской среды с судов нефтью, опасными и вредными веществами .....	27
<i>Зайков А. М.</i> Полярный кодекс, СОЛАС и МАРПОЛ как единый механизм правового регулирования предотвращения загрязнения с судов .....	30
<i>Гуцуляк В. В.</i> О правовых проблемах предотвращении загрязнения с маломерных и прогулочных судов .....	32
<i>Бразовская Я. Е.</i> Особенности обеспечения безопасности и защиты окружающей среды во время транспортировки опасных грузов в арктическом регионе .....	35
<i>Нукуева К. М.</i> Правовое регулирование предотвращения загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря .....	38
<i>Ищенко В. В.</i> Исторические предпосылки и этапы развития правового регулирования предотвращения загрязнений с судов .....	40
<i>Посадская А. В.</i> Обеспечение экологической безопасности на военно-морском флоте России .....	44

**Кулистикова Ольга Васильевна,**  
вице-президент Ассоциации  
международного морского права

**Обзор темы и рамки дискуссии о современных вызовах  
в правовом регулировании предотвращения загрязнения  
с судов (тезисы)**

**1. Общие положения.** Судостроение играет важную роль в глобальной экономике, служит надежным и действенным способом перевозки больших объемов грузов сырья по всему миру. Однако эта деятельность может приводить к негативным последствиям для окружающей среды и, в частности, для морской среды: загрязнению перевозимыми опасными и вредными веществами, включая нефть, загрязнению воздуха и выбросам парниковых газов, привнесению инвазивных видов, зашумлению, закислению, и т.д. Мировым сообществом прилагаются определенные усилия с целью преодоления таких проблем, в том числе путем установления соответствующего правового регулирования.

История борьбы с загрязнением моря путем заключения с этой целью международных договоров насчитывает к настоящему времени уже почти 100 лет: первая серьезная попытка в этом направлении была предпринята в 1926 г., когда по приглашению правительства США на конференцию в Вашингтоне собрались эксперты 30 морских держав для обсуждения мер по предотвращению загрязнения нефтью с судов, но она не закончилась принятием международного договора. С тех пор международно-правовому регулированию отношений, возникающих из эксплуатации морских судов, в части предотвращения загрязнения, мировое сообщество уделяет большое внимание. Комплекс международно-правовых норм в данной области включает, с одной стороны, правила по предотвращению загрязнения, с другой — правила об ответственности за загрязнение.

**1.1. Правила по предотвращению загрязнения.** В 1954 г. в Лондоне была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью — первый универсальный договор, регламентирующий вопросы предотвращения загрязнения моря, на основе которого впоследствии разрабатывалась Конвенция МАРПОЛ 73/78

— Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов. Затем был принят целый ряд международных конвенций, регулирующих предотвращение загрязнения моря: Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г., Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., упомянутая выше Конвенция МАРПОЛ 73/78. Отдельные положения этих международных договоров были кодифицированы в Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.).

В последние годы в области предотвращения загрязнения морской среды были приняты: Международная конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г.; Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г.; Гонконгская международная конвенция о безопасной и экологически рациональной утилизации судов 2009 г.

Кроме перечисленных международных договоров универсально-го характера по вопросам предотвращения загрязнения морской среды были заключены региональные международные договоры, а также двусторонние соглашения.

**1.2. Правила об ответственности за загрязнение.** Установление международно-правового регулирования вопросов ответственности за ущерб от загрязнения было связано и явилось ответом на один из первых крупных разливов нефти в результате аварии танкера «Торри Каньон». После этой катастрофы в мировом сообществе возник ряд вопросов международно-правового характера, результатом разрешения которых явилось создание нового режима ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью: принятием в 1969 г. в Брюсселе, Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью. Однако, положениями этой Конвенции (как было подсчитано на примере с аварией танкера «Торри Каньон») не обеспечивалось полное возмещение ущерба. Поэтому в 1971 г. в дополнение к Конвенции 1969 г. была принята Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, участниками которой могли стать только участники Конвенции 1969 г. Предназначение Конвенции 1971 г. заключалось в том, увеличить размер возмещения за ущерб, причиненный загрязнением нефтью. Вместе эти две Конвенции образовали так

называемый двухступенчатый международно-правовой режим ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, который, как признано во всем мире, прекрасно зарекомендовал себя на практике и широко применяется. В разные годы в этот режим вносились изменения. С использованием установленного в этих двух Конвенциях механизма впоследствии были приняты Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. и Протокол 2010 г. к ней, Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

*2. Конвенция ООН по морскому праву (1982 г.).* Конвенция 1982 г. включает специальную Часть XII «Защита и сохранение морской среды», особенность положений которой, по сравнению с уже существовавшими к моменту принятия данной Конвенции договорами в этой области заключается, прежде всего, во всеобъемлющем, комплексном подходе к данной проблеме. В ней не просто дополнены существовавшие ранее специальные международные договоры, в ней установлены основополагающие принципы защиты и сохранения морской среды, которые оказывают существенное влияние и служат отправной точкой для разработки новых положений в данной сфере. В частности, в Конвенции 1982 г. воплощена концепция «международных норм и стандартов» в области предотвращения загрязнения. Среди многочисленных положений Конвенции, относящихся к защите и сохранению морской среды, наиболее существенное значение для практики имеют положения, определяющие конкретные права и обязанности государств в этой области.

Конвенция 1982 г. является первым в морском праве документом универсального характера, в котором сформулированы и закреплены правовые нормы в отношении источников загрязнения с суши.

Конвенция выделяет шесть источников, предотвращение загрязнения из которых связано с особым правовым регулированием: загрязнение из находящихся на суше источников (ст. 207); загрязнение, вызываемое деятельностью на морском дне в пределах национальной юрисдикции (ст. 208); загрязнение, вызываемое деятельностью в международном районе морского дна (ст. 209); загрязнение, вызываемое захоронением (ст. 210); загрязнение с судов (ст. 211); загрязнение из атмосферы или через нее (ст. 212).

*Так в кратком освещении сегодня выглядят международно-правовые инструменты в области регулирования отношений, возникающих из эксплуатации морских судов, и связанных с предотвращением загрязнения и ответственностью за ущерб от загрязнения.*

*Тема сегодняшнего научно-практического семинара «Современные вызовы в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов» является частью большой темы о предотвращении загрязнения в связи с эксплуатацией судов.*

*Учитывая формат сегодняшнего мероприятия, было решено предложить для обсуждения на нем наиболее актуальные вопросы большой темы о предотвращении загрязнения в связи с эксплуатацией судов.*

*Такими вопросами сегодня являются вопросы осуществления Приложения VI (Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов) к Конвенции МАРПОЛ 73/78.*

**3.** К началу 1990-х гг. XX в. стало очевидным, что в некоторых частях света выбросы оксидов азота и оксидов серы с судов стали серьезным элементом загрязнения воздуха для прибрежных государств с интенсивным судоходством в прибрежных водах.

Выбросы оксидов серы с судов увеличивались в связи с увеличением количества перевозок, а также в результате увеличения ограничений на уровни серы в углеводородном топливе, используемом на суше. Поскольку такие ограничения привели к уменьшению использования на суше мазута с более высоким содержанием серы, такие мазуты стали более привлекательными для использования в море в связи с их удешевлением.

Кроме того, судоходство рассматривается как дополнительный источник хлорфторуглеродов и других веществ, которые способствуют истощению озонового слоя и тем самым увеличивают ультрафиолетовое излучение на земной поверхности.

**4.** В связи с этим 1997 г. было принято Приложение VI (Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов) к Конвенции МАРПОЛ 73/78 VI), имеющее целью ограничение основных загрязнителей воздуха, образующихся в процессе эксплуатации судна,

включая оксиды азота и оксиды серы. В Приложении VI установлен запрет на преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ.

После вступления в силу Приложения VI в 2005 г. в него постоянно вносятся поправки, предусматривающие, в частности, постепенное сокращение глобальных выбросов оксидов азота, оксидов серы и твердых частиц, а также установление зон контроля выбросов для сокращения выбросов этих загрязнителей воздуха в обозначенных морских районах.

Вопросы предотвращения загрязнения воздуха с судов коррелируются с требованиями Парижского соглашения по климату.

**5.** В Приложении VI установлены ограничения на выбросы оксидов азота, оксидов серы и летучих органических соединений в выхлопных газах судов и запрет на преднамеренные выбросы озоноразрушающих веществ. После принятия Приложения VI требования к содержанию оксидов серы в судовом топливе постепенно и поэтапно ужесточаются. В 2015 г. содержание оксидов серы в судовом топливе было ограничено уровнем до 0,1% в районах контроля за выбросами (Emission Control Areas, ECA). К таким районам отнесены Балтийское и Северное моря, определенные прибрежные районы США и Канады, район Карибского моря (вокруг Пуэрто-Рико и Виргинских островов).

С 01.01.2020 в соответствии с установленными в Приложении VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78 требованиями содержание серы в мазуте, используемом на судах, работающих за пределами обозначенных зон ограничения выбросов, должно быть снижено до 0,50% м/м (масса по массе).

С 01.03.2020 вступили в силу Поправки к Приложению VI, включающие запрет на перевозку несоответствующего требованиям судового топлива, предназначенного для сгорания с целью обеспечения движения или эксплуатации судна.

**6.** Разработка требований относительно содержания оксидов серы в судовом топливе осуществляется Комитетом по защите морской среды ИМО, включая деятельность корреспондентских групп в межсессионный период, с привлечением представителей заинтересованных организаций.

С одной стороны, такие меры, как предполагается, позволят значительно сократить количество оксидов серы, выбрасываемых с судов в результате эксплуатационной деятельности, и улучшить экологию.



гию прибрежных территорий. С другой стороны, такие меры порождают для судоходной отрасли, особенно для судовладельцев и страховщиков, новые риски, связанные, прежде всего, с используемым на судах топливом (новые виды более «чистого» топлива; смешивание остатков разных видов топлива на борту; использование скрубберов и последствия такого использования; и т.п.) и, не в последнюю очередь, со стоимостью таких мер и, в частности — со стоимостью судового топлива.

Не в последнюю очередь осуществление и применение Приложения VI, а также последствия от нарушения установленных в нем требований, зависит от контроля отдельных государств порта и государств флага. Нельзя не отметить, что не все участники судоходной отрасли посчитали такие меры и в таком объеме обоснованными. В отрасли некоторые участники относятся критически к устанавливаемым требованиям.

Кроме того, необходимо обратить внимание на следующее. По данным Международного энергетического агентства (далее — МЭА) рынок морского бункерного топлива составляет всего около 4% мирового спроса на нефть. Вместе с тем изменения на этом рынке достаточно важны для нефтеперерабатывающей отрасли, так как там используется около половины потребляемого в мире мазута. В ИМО ожидают, что рынок бункерного топлива сможет относительно беспроблемно адаптироваться к новым требованиям к качеству топлива.

Однако ряд экспертов и участников рынка предупреждают о том, что новые требования невыгодны ни судоходным компаниям, ни большинству нефтеперерабатывающих предприятий. Они могут привести к возникновению дисбалансов спроса и предложения по отдельным нефтепродуктам и резким ценовым колебаниям (росту цен на газойль и низкосернистый мазут при падении цен на высокосернистый), а новые экологические нормы по содержанию серы в бункерном топливе будут оказывать влияние на изменение профиля мировой нефтепереработки еще несколько лет.

В условиях новых требований ИМО у участников рынка бункерного топлива есть три основных пути к их адаптации. Наиболее простой из них — переход на производство и использование низкосернистого бункерного топлива. НПЗ, например, смогут смешивать различные виды мазута, получая продукты, которые будут удовлетво-

рять необходимым требованиям по содержанию серы. Но по оценкам МЭА, дополнительное предложение низкосернистого мазута сначала будет ограничено, так как он используется многими НПЗ для производства иных нефтепродуктов, и в других секторах, где переход на продукты с более высоким содержанием серы проблематичен. Еще одним препятствием распространения таких видов смесей на морском транспорте пока является отсутствие глобальных стандартов для новых видов топлива, что грозит проблемами несовместимости их использования.

Однако следует напомнить, что дата внедрения указанных выше требований к судовому топливу с 01.01.2020 была принята в 2008 г. и подтверждена ИМО в октябре 2016 г., что давало определенность для соответствующей подготовки нефтеперерабатывающим, бункеровочным и судоходным секторам.

**7. Принятие требований к судовому топливу возлагает дополнительные обязательства на государства-участников Конвенции МАРПОЛ 73/78: государство флага и государство порта.**

Согласно указанным требованиям запрещена перевозка несоответствующего жидкого топлива для целей сжигания для движения или работы на борту судна, если на судне не установлена система очистки выхлопных газов («скруббер»). Государства флага принимают установку системы очистки выхлопных газов («скруббер») в качестве альтернативного средства для выполнения требований по ограничению содержания серы.

Установленные требования предназначены в качестве дополнительной меры для поддержки последовательной реализации и соблюдения требований, и предоставляют средства для эффективного обеспечения соблюдения государствами, в частности, контроля со стороны государства порта. Что касается наличия жидкого топлива, регулирование требует, чтобы каждое государство-участник Конвенции МАРПОЛ 73/78 предпринимало все разумные шаги для содействия доступности мазута, соответствующего Приложению VI, и информирования ИМО о наличии соответствующего нефтяного топлива в его портах и на терминалах. Государство-участник также должно уведомить ИМО, когда судно представило доказательства отсутствия соответствующего требованиям мазута.

В отношении сокращения выбросов парниковых газов с судов следует отметить, что в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78 приняты обязательные меры по сокращению выбросов парниковых газов при международных перевозках. В 2018 г. была принята Дорожная карта по разработке «Комплексной стратегии ИМО по уменьшению выбросов парниковых газов с судов», содержащая перечень видов деятельности, включая дальнейшие исследования ИМО по парниковым газам с соответствующими временными рамками. Планируется, что указанная стратегия может быть принята в 2023 г.

8. С 16 по 20 ноября 2020 г. состоялась 75-я сессия Комитета по защите морской среды ИМО, на которой был одобрен проект новых обязательных правил (Поправок) по снижению углеродоемкости существующих судов. Проект Поправок потребует от судов сочетания технического и эксплуатационного подходов для снижения углеродоемкости. Это соответствует заявленным целям Первоначальной стратегии ИМО по выбросам парниковых газов, в которой предусмотрено снижение углеродоемкости международного судоходства на 40% к 2030 г. по сравнению с 2008 г. текст Поправок будет представлен на 76-ю сессию Комитета по защите морской среды ИМО в 2021 г.

**Медников Владимир Александрович,**  
вице-президент Ассоциации международного морского права

### **О правовом регулировании предотвращения загрязнения атмосферы с судов. Современный этап**

---

Основным вызовом для современного морского права, является регулирование вопросов, связанных с охраной окружающей среды. Его актуальность определяется современным уровнем антропогенного воздействия на окружающую среду в том числе, на климат Земли.

В июле 2011 г. ИМО приняла правила, направленные на предотвращение загрязнения воздуха с судов, представляющие собой, первые на глобальном уровне стандарты энергетической эффективности для одного из секторов экономики, первый юридически обязывающий документ, принятый с момента принятия Киотского протокола, первый глобальный режим, который поставил цели по сокращению, а

также прекращению выбросов парниковых газов, при том, что Рамочная конвенция ООН об изменении климата не распространяется на международное морское судоходство.

Начальная стратегия ИМО по ограничению выбросов парниковых газов принята 13 Апреля 2018 г. Ее цель — сократить, а в конечном итоге, прекратить выбросы парниковых газов. Стратегия предусматривает принятие первоочередных мер, направленных на достижение целей, приуроченных к 2030 г. и подготовку среднесрочных и долгосрочных мер, направленных на достижение целей, приуроченных к 2050 г. и более поздним срокам.

Поставленные цели ИМО намеревается достичь через поэтапное совершенствование Коэффициента энергетической эффективности дизайна судна (для новых судов), через снижение углеродоемкости перевозок и установление целевых показателей сокращения выбросов. Это приведет к снижению выброса с судов на первом этапе на 45—50 млн т ежегодно (на 40%), а к 2030 г. сокращение составит 180—240 млн т ежегодно (на 50%). Прекращение выбросов парниковых газов ожидается к концу столетия.

На долю морских перевозок приходится примерно 90% мировой торговли. Для этого ежегодно потребляется 221 млн т топлива, что приводит к выбросам углекислого газа в размере 0,9 гигатонн в год.

Четвертым исследованием ИМО выбросов парниковых газов международным судоходством установлено, что в 2018 г. доля судоходства в глобальных антропогенных выбросах углекислого газа составляет от 2,02% до 2,89% и она может вырасти на 90—130% к 2050 г. от уровня 2008 г.

Первоначальная стратегия ИМО является весьма амбициозной, так как в настоящее время нет технологий, приемлемых на коммерческом уровне и позволяющих достичь указанных целей. Запланированное к 2050 г. снижение выбросов парниковых газов не может быть достигнуто при использовании ископаемого топлива, так как это потребует увеличение эффективности современных судовых силовых установок примерно на 90%.

Используемые в судоходстве методы повышения энергоэффективности позволили снизить в 2018 г. выбросы углекислого газа на 7% по сравнению с 2008 г., но они не смогут обеспечить достижения всех целей, поставленных Начальной стратегией. Это означает, что

необходимо перейти к использованию топлива/технологий, способных снизить, а затем и обеспечить нулевой выброс углекислого газа.

К ним, в частности, относятся электрические батареи, топливные элементы, водород, аммиак, сила ветра, возобновляемый природный газ, метанол и др. С учетом срока эксплуатации судов необходимо уже к 2035 г. сделать доступным для коммерческого использования какие-либо из указанных технологических решений.

Восемь неправительственных международных организаций предложили создать Международный морской научно-исследовательский совет под эгидой ИМО. Целью Совета будет являться финансирование разработок технологий по нулевому выбросу углекислого газа с судов.

На 75-й сессии КЗМС, в частности, одобрил новые поправки к Приложению VI к МАРПОЛ 73/78 в отношении Коэффициента проектной энергоэффективности, Коэффициента энергоэффективности для существующих судов, Расчета углеродной интенсивности судов, на ежегодной основе, который включает ежегодное присвоение рейтинга от уровня А до Е, а также составление Плана управления энергоэффективностью судна.

ИМО выступает пионером и мировым лидером регулирования выбросов парниковых газов в атмосферу для глобальных отраслей. Решения, принимаемые КЗМС в настоящее время, отличаются сбалансированностью и направлены на получение максимального результата с использованием существующих технологий. Начальная стратегия ИМО не базируются на доступных на коммерческом уровне технических решениях, что создает неопределенность в отношении способов достижения целей стратегии, и ставит под сомнение возможность их достижения. В сложившейся ситуации чрезвычайную актуальность приобретает стимулирование научно-исследовательских и проектных работ, соответствующих целям Начальной стратегии ИМО и направленных на внедрение в коммерческий оборот перспективных технологий в том числе, через создание Международного морского научно-исследовательского совета под эгидой ИМО. Пересмотр Начальной стратегии ИМО (по плану в 2023 г.) целесообразно производить с учетом результатов проделанной работы. При сохранении Начальной стратегии ИМО в неизменном виде и доведении перспективных технологий до уровня внедрения в коммерческий

оборот в судоходстве ожидаются кардинальные перемены, не только в области судовых энергетических установок, но и многих аспектов устройства судна, эксплуатации судов, а также судоходного рынка. Центром этих изменений будет являться отказ от топлива, произведенного из нефти и использование топлива, обеспечивающего нулевой выброс парниковых газов в атмосферу. Сложившаяся ситуация требует активного продвижения российской стороной ядерных технологий в мировое коммерческое судоходство.

**Васильев Владимир Янович,**  
ЦНИИМФ (г. Санкт-Петербург), заместитель  
директора по научной работе,

### **Новые требования ИМО по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве и запрет на использование тяжелого топлива в Арктике**

75-я сессия Комитета по защите морской среды Международной морской организации, которая прошла с 16 по 20 ноября в виртуальном формате, собрала более 1200 представителей, представляющих делегации более 100 государств, включая межведомственную делегацию Российской Федерации.

Комитету предшествовала беспрецедентная по накалу компания в прессе в поддержку принятия жестких мер экологического характера.

Основным вопросом стало обсуждение проекта краткосрочных мер по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве — поправок к Конвенции МАРПОЛ. Поправки разрабатывались с 2019 года в рамках принятой ранее Стратегии ИМО — программного документа, обозначившего цели, уровень амбиций, планы и конкретные шаги, которые должны быть предприняты судоходной отраслью в широком контексте реагирования на климатические изменения.

По результатам переговоров Комитет одобрил пакет краткосрочных мер технического и эксплуатационного характера. Одобренные поправки предполагают введение с 1 января 2023 г. новых требований по энергоэффективности для морских судов, эксплуатирующихся за пределами национальных вод. Суда должны будут обеспечить со-

ответствие установленным показателям энергоэффективности, а также ежегодно понижать показатель углеродной интенсивности. Судам будет ежегодно присваиваться рейтинг в зависимости от достигнутых показателей. При получении низких рейтингов судну необходимо будет разработать и выполнить план действий по улучшению своего рейтинга.

Одобренный пакет мер стал результатом компромисса между государствами-сторонниками радикальных действий, направленных на декарбонизацию судоходной отрасли, и государствами, выступавшими за более взвешенный и гибкий подход, учитывающий важную роль международного судоходства в обеспечении мировой торговли и необходимость обеспечить бесперебойное функционирование цепочек поставок, при достижении возможных экологических результатов.

Впереди предстоит большая работа по подготовке необходимых рекомендательных документов ИМО, разъясняющих процедуры и механизм будущих требований и призванных облегчить государствам применение требований на практике. Также в ближайшее время под эгидой ИМО будет проведена комплексная оценка одобренных мер с целью определения возможных негативных последствий и поиска способов их минимизации. Окончательное принятие поправок предполагается летом 2021 г. по завершению этой работы и с учетом ее результатов.

Вторым значимым для Российской Федерации итогом 75-й сессии Комитета по защите морской среды стало одобрение поправок к Приложению 1 Конвенции МАРПОЛ с запретом на использование тяжелых сортов судового топлива (мазут) на судах в Арктике. Первоначально предполагавшееся с 2022 г. применение запрета было перенесено на 1 июля 2024 г. При этом запрет не будет распространяться на государственные и военные суда, суда, обеспечивающие безопасность других судов, участвующие в поисково-спасательных операциях, а также суда, предназначенные для ликвидации разливов нефти. Отсрочка до 1 июля 2029 г. будет дана для всех судов, имеющих конструктивную защиту топливных танков в соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ и Полярного кодекса. Также прибрежные арктические государства будут иметь право вплоть до 1 июля 2029 г. освобождать от применения запрета суда под своим флагом в водах под своим суверенитетом или юрисдикцией при соблюдении рекомендаций ИМО по снижению рисков разлива топлива.

Гибкий график введения запрета на тяжелое топливо относительно первоначальных предложений был согласован благодаря жесткой позиции Российской Федерации на профильных рабочих органах ИМО, последовательно выступавшей за необходимость учета социально-экономических особенностей Арктики, в первую очередь — интересов населения Арктической зоны, которое зависит от сезонных поставок товаров, преимущественно завозимых морем. Переход с тяжелого на другие виды судового топлива может быть сопряжен с увеличением себестоимости сезонно завозимых товаров. Позиция Российской Федерации подкреплялась комплексом национальных мер по развитию инфраструктуры Северного морского пути, обновления ледокольного флота и др. Эти меры позволяют обеспечивать необходимый уровень безопасности мореплавания и защиты морской среды в Арктике.

Подробный отчет о результатах прошедшего Комитета будет опубликован в «Научно-техническом сборнике Российского морского регистра судоходства» — С.А. Толмачев, помощник Постоянного представителя, Представительство Российской Федерации при Международной морской организации — «Запрет на использование тяжелого топлива на судах в Арктике — итоги работы ИМО».

**Семин Виталий Борисович,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта,  
старший помощник капитана (г. Керчь)

### **Современная система правового регулирования предотвращения загрязнения воздушной среды с судов**

---

Воздух можно рассматривать как общее благо с неограниченным количеством. Однако количество воздуха совсем не то же само, что его качество. И качество воздуха — это глобальная проблема.

С целью защиты окружающей среды создано множество международных правовых инструментов. Для цели защиты морской окружающей среды с судов действуют две международные конвенции, которые легли в основу всех иных международных договоренностей:



– Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. (Лондонская конвенция);

– Конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней (МАРПОЛ 73/78).

Первая конвенция создана с целью предотвращения утилизации отходов в море с судов, летательных аппаратов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций. В части защиты воздуха Конвенция запрещает сжигание в море отходов или других материалов (ст. 5). При этом термин «Сжигание в море» не включает сжигание отходов или других материалов если такие отходы или другие материалы образовались в ходе обычной эксплуатации судна, платформы или другой искусственно сооруженной в море конструкции (п. 5.1 ст. 2).

Основным и самым действенным инструментом для целей контроля вредного воздействия на атмосферу судов является Приложение VI к МАРПОЛ (далее — Приложение VI). Приложение имеет название «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов», вступило в силу 19.05.2005 и, по состоянию на 15.09.2020, его ратифицировало 99 государств. Россия присоединилась к Конвенции 24 марта 2011 г.<sup>1</sup>

Приложения I—V Конвенции имеют дело с одним из факторов, загрязняющим окружающую среду с судов, Приложение VI — с разными источниками, негативно влияющими на воздушную среду, такими как:

- озоноразрушающие вещества (правило 12);
- окислы азота (NO<sub>x</sub>) (правило 13, технический Кодекс по No<sub>x</sub> (2008 г));
- окислы серы (SO<sub>x</sub>) и твердые частицы (правило 14);
- летучие органические соединения (правило 15);
- сжигание на судне (правило 16).

Озоноразрушающие вещества запрещены к использованию, летучие органические соединения подлежат контролю и переработке.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительство РФ от 24 марта 2011 г. № 203 «О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1997 года Об изменении международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной протоколом 1978 года к ней».

Сжигание разрешено только в судовых инсenerаторах с соблюдением жестких правил. Эти три правила почти не изменялись с 2005 г.

Резолюцией МЕРС.305(73) внесены последние поправки в отношении контроля  $\text{NO}_x$  и  $\text{SO}_x$ , который вступили в силу 1 марта 2020 г. и ужесточили меры по предотвращению негативного воздействия. Добавлены районы контроля выбросов, ужесточены требования к судовым дизелям, уменьшено допустимое содержание серы в бункерном топливе до 0,50% по массе.

Каждая Сторона соглашения обязана привести национальное законодательство в соответствие с МАРПОЛ<sup>1</sup> и контролировать исполнение требований. При этом не существует запрета на реализацию суверенных прав государства и ужесточения требований.

В то время как Новая Зеландия не беспокоится о загрязнении атмосферы в своих портах, штат Калифорния уделяет повышенное внимание к проблеме и имеет более строгие правила по отношению к общим правилам в США.

Так называемые “Airborne toxic control measure for auxiliary diesel engines operated on Ocean-Going Vessels at-Berth in a California port” были одобрены California Air Resources Board в апреле 2006 г. и вступили в силу для контейнеровозов, круизных судов и рефрижераторных судов с 2014 г. в шести портах Калифорнии. Готовятся новые правила, чтобы уменьшить выбросы с судов меньшего тоннажа, а так же танкеров и Ро-Ро.

Основное требование действующих правил — запрет на использование судовых дизель генераторов при стоянке у причала более трех часов.

Как альтернатива подключению к береговому питанию была создана Advanced Maritime Emission Control System (AMECS). Система очищает 98%  $\text{NO}_x$ ,  $\text{SO}_x$  и твердых веществ в выхлопных газах из судовых дизель-генераторов.

---

<sup>1</sup> В США соответствующие требования изложены в Act to Prevent Pollution from Ships, в России — РД 31.04.23-94 «Наставление по предотвращению загрязнения с судов», НД 2-020101-080 «Правила по предотвращению загрязнения с судов, эксплуатирующихся в морских районах и внутренних водных путях Российской Федерации».

Китайская Народная Республика так же установила свои требования по защите атмосферы<sup>1</sup>. В соответствии с национальным законодательством в 2016 г. были установлены три района контроля выбросов SOx. Допустимый уровень серы установлен на уровне 0,50%.

С 01.01.2020 установлено требование по использованию топлива с содержанием серы менее 0,1% во «внутреннем» районе контроля выбросов, а с 01.01.2022 при плавании в районе Nainan.

Так же национальным законодательством Китая установлено, что все суда, занятые в международном судоходстве, при стоянке в порту должны подключаться к береговому питанию при наличии такой возможности. С 01.01.2021 требование распространяется на круизные суда. По аналогии с портами Калифорнии действует правило 3х часовой работы двигателей.

Директива Европейского союза 2016/802 на текущий момент дополняет требования Конвенции и устанавливает требование по использованию топлива с содержанием серы менее 0,10% по массе во всех портах Европы.

Требования по защите воздушной среды с судов содержатся и в иных международных соглашениях, к примеру, Конвенция по защите Черного моря от загрязнения. Но, в основном, они либо содержат отсылочные нормы на Приложение VI МАРПОЛ, либо дублируют соответствующие требования.

**Зайцева Анастасия Ильинична,**

студент Государственного университета морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург)

## **Правовое регулирование защиты атмосферного воздуха ввиду эксплуатации морского транспорта**

---

Одним из секторов экономики, который привлек большое внимание с экологической точки зрения, является морской и портовый сек-

---

<sup>1</sup> Atmospheric Pollution Prevention and Control Law of People Republic of China, Regulation on the Prevention and Control of Vessel-induced Pollution on Marine Environment и другие.

тор, в основном из-за большой зависимости от выброса газов, при сгорании судового топлива, что приводит к большому вкладу в загрязнение атмосферы, и способствует ухудшению качества воздуха.

В настоящее время морские суда применяют легкие светлые (дизельные топлива) и тяжелые темные (мазуты) судовые топлива. Источниками загрязнения в портовом секторе в основном являются суда, стоящие на якоре или ожидающих в море и транспортные средства, которые перевозят товары в порт, в основном автомобильным и железнодорожным транспортом.

В связи с нарастающей проблемой, морская отрасль приняла ускоренную программу обеспечения экологической устойчивости, приняв ряд конвенций, серьезно сократив максимальное содержание серы в морском топливе до 0,5%. Последним таким нормативным документом стали правила ИМО 2020. Кроме того, существуют зоны контроля выбросов, где лимит содержания серы в топливе для судов составляет 0,1%.

Среди альтернативных видов топлива в настоящее время рассматриваются: скрубберы, малосернистое топливо, сжиженный природный газ, метанол и др.

Таким образом, для судоходных компаний есть несколько выходов: закупка более дорогого топлива, либо модернизация судов с помощью специальных установок. Этот процесс не столько длительный, сколько затратный для судовладельцев.

От ситуаций, когда судну придется передвигаться на топливе, выбросы от которого зашкаливают, уберечься на сто процентов невозможно. Каждый выявляемый случай несоответствия выбросов новым ограничениям по сере становится предметом разбирательства и поводом для штрафных санкций. Жестких правил, принятых на глобальном уровне и регламентирующих репрессивные действия, пока нет. Обеспечение соблюдения и мониторинг предела серы ИМО 2020 являются обязанностью государств-участников, которые ратифицировали МАРПОЛ и присоединились к Приложению VI.

Положение ИМО 2020 находится в противоречии с реальной практикой эксплуатации мирового судового парка, и это связано с тем, что:

- 1) эксплуатируются много судов, большинство которых не соответствуют этим требованиям;

2) судовладельцы идут на применение различных мер связанных с установкой технических устройств для минимизации выбросов, для использования этого топлива, для прогнозирования и строительства судов уже использующих иные энергоносители типа СПГ, чтобы соответствовать требованиям ИМО;

3) ИМО приняло правила, но не установила порядок контроля, а без контроля и штрафных санкций это не будет системой и принятые решения ИМО останутся декларацией, призывающей судовладельцев не загрязнять атмосферный воздух. Система позволит контролировать выброс и понуждать судовладельцев соответствовать требованиям.

Таким образом, на мой взгляд, необходимо следующее.

1. Внести статью в КТМ РФ в часть компетенции капитана порта об охране атмосферного воздуха и о порядке контроля судов в порту

2. Передать компетенцию капитану порта и установить право капитана порта на издание соответствующих постановлений, учреждение комиссии и введение штрафных санкций с учетом внесения изменений в КоАП РФ.

3. Разработать правила учреждения и порядка деятельности специальных комиссий по контролю в портах и территориальных водах РФ условий эксплуатации судов в части защиты атмосферного воздуха.

**Минин Никита Евгеньевич,**  
магистрант Юридического института  
Российского университета транспорта

## **Страхование как инструмент возмещения вреда в связи с загрязнением с судов в Российской Федерации**

---

Страхование, являясь по сути инструментом возмещения ущерба/вреда, играет также большую роль в деле предотвращения или минимизации такого риска судоходства как загрязнение окружающей среды.

Дело в том, что страховщики, оценивая риск при принятии судна на страхование, анализируют довольно большое количество факторов, влияющих на вероятность наступления страхового события. По-

мимо фактического технического состояния судна, его возраста, классификационного общества и т.п., анализируется также качество управления флотом путем изучения статистики происшествий — причем не только по конкретному судну, но и по всему флоту оператора (включая проданные и потерянные). Ретроспектива, как правило, составляет не менее 3—5 лет. В зависимости от выводов, сделанных страховщиком, последний либо принимает судно на страхование — устанавливая цену на полис (страховую премию) адекватную степени риска, либо отказывает в приеме судна на страхование. В настоящее время участники рынка пришли к более-менее схожим методам оценки риска. Таким образом, судно и оператор, не отвечающие минимальным стандартам безопасности, могут быть вообще никем не застрахованы, а, значит, и не смогут работать в судоходстве. Почему?

В рамках имплементации конвенций 1969 и 2001 гг. об ответственности за ущерб от загрязнения нефтью и бункерным топливом соответственно, КТМ РФ устанавливает обязанность собственника судна застраховать (или получить иное финансовое обеспечение) своей ответственности по данным рискам. При этом следует различать обязательное страхование (с утверждаемыми федеральным законом правилами страхования, лимитами ответственности и тарификацией рисков) и *обязанность застраховать* определенные риски с определенными лимитами ответственности (т.н. «вмененное страхование»). Последний вариант является более рыночным в плане обеспечения известной свободы договора для сторон, обеспечивая гибкую ценовую реакцию на степень риска.

Кроме того, законодатель де-факто имплементировал в отечественную правовую систему конвенцию 1996 года об ответственности за ущерб в связи с перевозкой опасных и токсичных веществ, которая так и не вступила в силу, что является неким правовым нонсенсом.

Так, ст. 323, 334 и 336.6 КТМ РФ для собственников морских судов устанавливается необходимость застраховать ответственность за ущерб в связи с загрязнением нефтью, в связи с перевозкой опасных и вредных веществ и загрязнением бункерным топливом соответственно. Статьи 330, 331 и 336.5 КТМ РФ определяют методику расчетов страхуемых лимитов ответственности, которые могут достигать 100 млн СДР.

В отличие от КТМ РФ, целью КВВТ РФ — в частности ст. 121 — является применение страхования гражданской ответственности судовладельцев в чистом виде для возмещения вреда в связи с некоторыми видами происшествий на внутренних водных путях с участием судов. Причем сделано это вне всякой связи с какими-либо международно-правовыми актами. Кодекс устанавливает для владельцев речных судов обязанность страховать такие риски как:

- ответственность за навалы и столкновения
- ответственность за вред, причиненный судном имуществу третьих лиц
- ответственность за вред, причиненный загрязнением с судна нефтью и другими веществами
- ответственность за убытки, причиненные в связи с необходимостью подъема, удаления и утилизации затонувшего судна.

Методика расчетов страхуемых лимитов ответственности, приведенных в КВВТ РФ, обязывает владельца, например, танкера валовой вместимостью 5000 иметь застрахованный лимит ответственности всего 44 млн руб.

Интересным является тот факт, что в КТМ РФ говорится об обязанности собственников судов застраховать свою ответственность, в то время как КВВТ РФ устанавливает такую обязанность для судовладельцев.

Таким образом, можно констатировать:

— КТМ РФ предусматривает обязанность страхования ответственности собственников судов с лимитами, в основном достаточными для возмещения вреда. При этом, набор рисков, которые обязан страховать судовладелец очень ограничен и не включает, например, риск удаления останков кораблекрушения;

— КВВТ РФ, напротив, имея практически исчерпывающий набор обязательных для страхования рисков, определяет минимальные лимиты страхуемой ответственности в катастрофически недостаточном размере;

— причиной такого дисбаланса рисков и лимитов является различие целей, преследуемых КТМ РФ (лишь имплементация международных норм) и КВВТ РФ (реальное обеспечение возмещения вреда в чистом виде);

— стоит отметить также риск того, что условия выданного страховщиком полиса будут иметь большое количество изъятий из покрытия, делающих выплату возмещения нереальной — ибо единых правил страхования морских рисков в России нет.

Выходом из ситуации была бы синхронизация набора рисков и страхуемых лимитов в плане их максимизации в обоих кодексах.

Также все более актуальной становится необходимость особого порядка правового регулирования морского страхования в России как специального вида страхования.

**Гуцуляк Василий Николаевич,**

доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой  
«Морское право» Юридического института Российского  
университета транспорта, Президент Ассоциации международного  
морского права (г. Москва)

---

**Об имплементации на внутреннем водном транспорте  
России норм международного морского права,  
касающихся предотвращения загрязнения с судов**

---

Внутренний водный транспорт занимает исключительно важное место в экономике России. Его отличительной чертой является самая низкая по сравнению с другими видами транспорта себестоимость перевозок. Например, удельный расход топлива на внутреннем водном транспорте в 4 раза ниже, чем на автомобильном. Кроме того, это наиболее безопасный и экологически чистый вид транспорта. Так, выброс углекислого газа на судах в 20 раз меньше, чем на автомобильном транспорте.

Вместе с тем, несмотря на все эти явные преимущества, к сожалению, потенциал внутреннего водного транспорта в России сегодня явно недооценен. На его долю приходится менее 1,5% общего объема перевозок грузов. Для сравнения, во Франции этот показатель составляет — 10%, в Германии — 11%, а в Нидерландах — 34%. Это все при том, что протяженность внутренних водных путей России составляет свыше 100 тыс. км (для сравнения: протяженность внутренних судоходных путей Китая — 74,5 тыс. км, США — 52,4 тыс.,



Франции — 13,3 тыс., Англии — 8,5 тыс., Германии — 6,4 тыс., Польши — 5 тыс., Румынии — 2,8 тыс., Италии — 2,5 тыс., Венгрии — 1,1 тыс., Болгарии — 0,4 тыс. км).

Общая картина состояния внутреннего водного транспорта России выглядит весьма удручающей. Сегодня общая численность российских транспортных судов внутреннего плавания составляет немногим более тридцати тысяч различных судов, причем из них порядка 13 тыс. — это грузовые и пассажирские суда. Для такой огромной страны с такой сетью внутренних водных путей — это, безусловно, мало. Кроме того, необходимо учесть, что средний возраст судов внутреннего плавания составляет 37 лет.

Государство фактически полностью отдало внутренний водный транспорт частному сектору. Об этом свидетельствуют такие цифры: 95% объема перевозок грузов и 86% объема перевозок пассажиров выполняются предприятиями негосударственных форм собственности.

В настоящее время на внутренних водных путях России работает порядка 330 судоходных компаний.

Справедливости ради отметим, что в последние годы развитию внутреннего водного транспорта стали уделять достаточно большое внимание.

Так, распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 № 327-р утверждена «Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». В ней дана оценка современного состояния внутреннего водного транспорта, освещены проблемы и возможности его развития, установлены сроки, этапы и механизмы реализации Стратегии,

Таким образом, внутренний водный транспорт — это один из наиболее перспективных видов транспорта, за которым большое будущее.

Одна из главных особенностей деятельности судов внутреннего плавания заключается в том, что, что целый ряд ключевых положений, касающихся обеспечения безопасности и предотвращения загрязнения, уже апробированных на морском флоте, *mutatis mutandis* стали применяться на внутреннем водном транспорте. Характерным примером в этой связи является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, принятая в 1974 г., измененная и допол-

ненная Протоколом 1978 г. с последующими изменениями и дополнениями, известная среди специалистов под аббревиатурой СОЛАС (от английского — *safety of life at sea*).

Конвенция СОЛАС оказала и продолжает оказывать огромное влияние на современное судоходство. Практически нет ни одной области в деятельности, связанной с использованием флота, где бы в той или иной форме не присутствовали нормы конвенции СОЛАС.

Важнейшей составной частью Конвенции СОЛАС является Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ).

Согласно Кодексу каждая судоходная компания должна разработать и ввести в действие систему управления безопасностью (СУБ). Задача СУБ — построить процедуры управления деятельностью судна, таким образом, чтобы исключить вероятность ошибок, обусловленных «человеческим фактором». По сути СУБ — это структурированная и жестко документированная система, позволяющая персоналу судоходной компании и членам экипажей судов эффективно обеспечить безопасность судна и защиту окружающей среды посредством процедур, инструкций, распределения ответственности и полномочий.

С 1 января 2013 г. в КВВТ РФ были внесены существенные изменения. Вступила в силу ст. 34.1. «Система управления безопасностью судов», которая предусматривает, что судовладельцы судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, должны разработать и применять систему управления безопасностью.

Таким образом, сфера действия СУБ сегодня охватывает не только морской, но и внутренний водный транспорт. В этой связи можно сделать весьма важный с теоретической и практической точки зрения вывод, что нормы международного морского права в настоящее время получают свое распространение и активно имплементируются в национальное законодательство не только на морском транспорте, где, в общем-то, этот процесс всегда был традиционным, учитывая преимущественно международный характер деятельности морского флота, но и на внутреннем водном транспорте России.

Практическая значимость этого вывода заключается в том, во-первых, уровень требований, предъявляемых к судам внутреннего

водного транспорта России в части, касающейся предотвращения загрязнения с судов будет соответствовать международным стандартам, а во-вторых, закладывается прочная и долговременная основа для формирования будущего законодательства, регламентирующего в том числе и вопросы предотвращения загрязнения с судов в тесной увязке с осуществлением международного судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, имея в виду их предстоящее поэтапное открытие для плавания иностранных судов и связанные с ним вопросы предотвращения загрязнения судов.

**Клюев Виталий Владимирович,**  
ООО Пола Инвест, г. Москва

### **Особенности и недостатки регулирования правоотношений в сфере ответственности за загрязнение морской среды с судов нефтью, опасными и вредными веществами**

---

Морской транспорт является самым транснациональным видом транспорта с точки зрения влияния на мировую экономику и, как следствие, с точки зрения правового регулирования. По данным Конференции ООН по торговле и развитию ЮНКТАД, за последние 10 лет годовой объем перевозимых морским транспортом грузов увеличился в 2 раза и на 2019 г. составил более 11 млрд т (количество груза, погруженного на морские суда), что составляет 90% грузов всей мировой торговли. Рост морских перевозок обеспечивается увеличением как количества вовлеченных в торговлю судов, так и их размеров. На начало 2020 г. мировой флот насчитывал более 98 тыс. торговых судов (вместимостью более 100) общим дедвейтом более 2 млрд т. Увеличение экономической активности не могло не сказаться на влиянии морского флота на окружающую среду.

Правовые аспекты судоходства, в том числе и в отношении защиты морской среды от загрязнения с судов, регулируется в своем большинстве международными нормами. Такие нормы являются глобальными и универсальными, то есть применяются во всем мире одинаково и одинаково ко всем судам. Существует и национальное регулирование судоходства. В частности, в Российской Федерации полностью признаются все международные требования в области судоход-

ства, но при этом законодательно установлены определенные особенности такого регулирования.

Основным принципом регулирования вопросов защиты окружающей среды от загрязнения является принцип предотвращения возможного загрязнения. Вместе с тем существуют и инструменты, направленные на компенсацию уже причиненного ущерба окружающей среде. В настоящей работе рассматриваются некоторые из таких, компенсационных инструментов.

Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью предусматривается гражданская ответственность владельца судна за загрязнение морской среды нефтью, перевозимой в качестве груза, и компенсация ущерба, причиненного таким загрязнением. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, предусматривает гражданскую ответственность владельца судна и обеспечение надлежащей компенсации ущерба от загрязнения, причиненного разливом бункерного топлива. Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ, предусматривает, что владелец судна с момента инцидента несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными и вредными веществами в связи с их перевозкой морем на борту судна. Эти три Конвенции схожи по своей правовой конструкции и сводятся к тому, что каждое судно, имеющее на борту субстанцию, представляющую опасность для окружающей среды в случае попадания этой субстанции с борта судна в море (в окружающую среду), должно застраховать свою ответственность за причиненный таким инцидентом ущерб, государство флага судно должно документально (путем выдачи соответствующего свидетельства) подтвердить факт такого страхования, а компенсация причиненного ущерба производится за счет застраховавшей судно (его ответственность) компании и за счет специально созданного фонда. В конвенциях детально отрегулированы вопросы страхования, включая пределы ответственности, и порядок компенсаций. Россия в разные годы присоединилась к этим трем конвенциям. Но при этом Россия пошла дальше простого присоединения к конвенциям и внесла в свое национальное законодательство основные положения конвенций (гл. XVIII, XIX и XIX.1 КТМ РФ). При этом в силу отличия специфики стили-

стики международных документов и российского законодательства положения конвенций перенесены в КТМ РФ в измененном и далеко не полном составе. Такой правовой прием — частичное и интерпретационное инкорпорирование международных норм в национальное законодательство, привел к расхождению международного и национального регулирования в одних и тех же правоотношениях. Поправки в международные инструменты в этом случае требуют синхронного внесения поправок в национальное законодательство, что на практике исполнить невозможно. Наиболее ярким отражением указанной проблемы явилось судебное разбирательство по вопросу компенсации ущерба от разлива нефти при аварии в Керченском проливе в ноябре 2007 г. Изменения в Конвенцию о пределе ответственности были внесены, а КТМ РФ не был своевременно синхронизирован с Конвенцией в результате чего судно было застраховано по КТМ РФ на меньшую сумму, чем требовалось Конвенцией. Судебные разбирательства продолжаются по сей день (более 10 лет). Еще более интересная ситуация сложилась с Конвенцией об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ. Конвенция в силу на международном уровне не вступила, а российское законодательство требует ее выполнения. При этом Россия не может потребовать от иностранных судов, заходящих в российские порты, исполнения норм конвенции, но обязана требовать выполнения отдельных норм конвенции, включенных в КТМ РФ, от российских судов.

Еще один аспект, на который необходимо обратить внимание. Все три конвенции в качестве субъекта страхования гражданской ответственности определяют зарегистрированного владельца судна (*registered owner of the vessel*). Однако на русский язык это было переведено как собственник судна. Русский перевод конвенций не является официальным текстом, но является официальным переводом. Именно термин «собственник» перешел и в российское законодательство. Такая неточная интерпретация порождает серьезные сложности правоприменительного характера для российских судовладельцев. Решение указанных проблем видится во внесении изменений в КТМ РФ, в частности, путем исключения гл. XVIII, XIX и XIX.1.

**Зайков Алексей Михайлович,**  
Старший механик ФГУП «Атомфлот», г. Мурманск

## **Полярный кодекс, СОЛАС и МАРПОЛ как единый механизм правового регулирования предотвращения загрязнения с судов**

---

1 января 2017 г. начал функционировать Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах (Полярный кодекс), концепция и содержание которого разрабатывалась с 1993 г. рабочей группой экспертов Международной морской организации (ИМО). Этот международный документ определяет правовой режим судоходства в акватории Арктики и Антарктики. Стоит отметить, что создание документа было затяжным ввиду значительного числа правовых споров.

С 2007 г. Россия претендует на часть территории Северного Ледовитого океана, отправив высокоширотную Арктическую экспедицию «Арктика-2007». Необходимо отметить, что Российские исследователи, пользуясь давним правилом исследования новых территорий, установили флаг России на дне Северного Ледовитого океана, тем самым раскалили споры и претензии в международном сообществе, которые пришлось нивелировать Министру иностранных дел РФ.

В спорах и предложениях родился новый международно-правовой базис отношений. Конвенции СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ не охватывали все проблемы связанные с эксплуатацией судов в северных морях, поэтому целью принятого Полярного кодекса является регулирование аспектов полярной навигации, меры обеспечения безопасности жизни и предотвращения загрязнения полярных вод.

В 2013 г. создана Администрация Северного морского пути (СМП) которая выполняет функции организации плавания судов, обеспечение безопасности мореплавания и защиту морской среды от загрязнений с судов в акватории СМП. Важно отметить создание морских спасательно-координационных центров, морских спасательных подцентров (МСКЦ/МСПЦ) и пунктов передового базирования (ППБ) с аварийно-спасательным имуществом и оборудованием по ликвидации разливов нефтью (ЛРН) на протяжении всего Северного

морского пути. Положения Полярного кодекса согласуются с существующими российскими требованиями к судам в области защиты морской среды, однако стоит заметить, что российские правила плавания в акватории СМП продолжают параллельно действовать вступившему в силу Полярному кодексу.

В 2015 г. текст положений Полярного кодекса был сконструирован рабочей группой Международной морской организации (ИМО). Из основных изменений выделяют обобщение классификаций судов допустимых к эксплуатации в полярных водах. Выделяются три категории судов:

— судно категории «А», способно проходить и эксплуатироваться в условиях однолетнего льда средней толщины, с участками многолетнего льда (классы РС1-РС5 Унифицированных требований МАКО для судов полярного плавания).

— судно категории «В», способно проходить и эксплуатироваться в условиях тонкого и среднего однолетнего льда, с участками многолетнего льда (классы РС6, РС7 Унифицированных требований МАКО для судов полярного плавания).

— судно категории «С» способно проходить и эксплуатироваться в открытых водах или легких ледовых условиях с учетом конструкции судна отвечающей характеру запланированной эксплуатации.

Полярный кодекс включает две основные части, каждая из которых устанавливает обязательные правила и рекомендации (дополнительные руководства):

1) «Меры по обеспечению безопасности» содержит новую главу XIV Конвенции СОЛАС и дополнительное руководство. Одно из ключевых требований соответствия судна Полярному кодексу, наличие у каждого судна, допущенного к навигации в полярных водах, «Свидетельства полярного судна». Также первая часть содержит требования к конструкции судна, механической установке, пожарной безопасности, спасательным средствам и связи.

2) «Меры предотвращения загрязнения» содержит конвенцию МАРПОЛ и дополнительное руководство. Эта часть кодекса регламентирует различные сферы охраны окружающей среды, такие как предотвращение загрязнения нефтью, вредными жидкими веществами, опасными веществами, перевозимыми в море в упакованном виде, а также предотвращение загрязнения сточными водами и мусором с судов.

На сегодняшний день все вышеперечисленные международно-правовые акты составляют единый механизм правового регулирования предотвращения загрязнения с судов в полярных водах. В соответствии с внесенными в СОЛАС и МАРПОЛ дополнениями, обязательные части Полярного кодекса подлежат исполнению государствами-участниками этих конвенций.

Вместе с тем, остается проблемным определение международно-правового характера положений Полярного кодекса, имеющих рекомендательный характер. Принятие Полярного кодекса Международной морской организацией (ИМО) имеет международно-правовое значение однако стоит отметить что на практике в международном праве, правовой режим полярных районов Арктики и Антарктики рассматривается с точки зрения территории, а не международного морского права.

Международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах, определяет сочетание международно-правовых средств по защите морской среды в этих наиболее уязвимых экосистемах. Ключевое значение Полярного кодекса несомненно состоит, в установлении объединенных правил защиты морской среды в полярных районах, что действительно соответствует долговременным интересам всех государств.

**Гуцуляк Владимир Васильевич,**  
кандидат юридических наук,  
руководитель Центра морского права (г. Москва)

### **О правовых проблемах предотвращения загрязнения с маломерных и прогулочных судов**

---

Когда мы говорим о правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов, то, как правило, его основной вектор направлен на крупнотоннажные суда. Я же хочу затронуть немаловажную сторону этой проблемы, а именно эксплуатацию маломерных и прогулочных судов как в море, так и во внутриконтинентальных водах государства.

Практически все действующие сегодня конвенции в области международного судоходства исключают из сферы своего действия маломерные и прогулочные суда.



Например, в Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), согласно правилу 3 ее положения не применяются, если специально не предусмотрено иное, к прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками.

Между тем число маломерных и прогулочных судов во всем мире, в том числе и в России, растет так же, как быстрыми темпами увеличиваются их размеры.

Для начала, что мы понимаем под маломерным судном в соответствии с российским законодательством? С учетом последних изменений, принятых в 2012 г. под маломерным понимается судно, длина которого не должна превышать двадцати метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцати человек. Таким образом, маломерное судно — это плавсредство, максимальная длина которого не превышает 20 м, с не лимитированной мощностью силовой энергетической установки, причем независимо от того какая установка используется подвесная или стационарная, а также с пассажироместимостью не более 12 человек.

Приведу цифры по России. По данным, которые получены от Государственного инспектора по маломерным судам МЧС по г. Москве Владимира Александровича Волкова, по состоянию на июнь прошлого года в целом по России на учете в ГИМС состояло более 1,5 млн маломерных судов. Причем ежегодно количество зарегистрированных маломерных судов увеличивается на 18—20 тыс. единиц. И это статистика только по тем маломерным судам, которые подлежат регистрации.

Но еще и не малая доля от общего количества маломерных судов приходится на плавсредства, которые вообще не подлежат регистрации в Государственной инспекции, если общий вес — менее 200 кг, а мощность силовой установки составляет меньше 8 квт (10 лошадиных сил). Так, например, на рынке подвесных лодочных моторов по продажам лидируют двигатели с мощностью 9,9 лошадиных сил, так как по законодательству, с такой силовой установкой регистрировать судно не потребуется, а соответственно получать удостоверение на право управление маломерным судном в этом случае также не нужно.

Таким образом, нетрудно видеть, что эксплуатация такого огромного флота судов, остающихся вне поля зрения наших законодателей, также представляет собой серьезную экологическую угрозу

для окружающей среды. Видимо, настало время обратить на это внимание.

То же самое касается и прогулочных судов. Сегодня в международном праве отсутствует унифицированное определение прогулочного судна.

Под прогулочным судном (на английском — “pleasure boat” или “pleasure craft”) в международной практике обычно понимается судно, используемое для рекреационных целей или, проще говоря, для отдыха.

Как мы видим, понятие прогулочного судна определяется не столько его размерами и характеристиками, сколько функциональным назначением. В российском же законодательстве получило легальное закрепление понятие прогулочного судна. Под ним понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать восемнадцать, в том числе пассажиров не более чем двенадцать, и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах.

Российское законодательство в целом верно отражает сложившуюся международную практику и вместе с тем конкретизирует численность пассажиров и экипажа.

Таким образом, прогулочное судно может иметь значительные размеры, если оно не занимается коммерческой деятельностью. Что касается численности пассажиров и экипажа, то это достаточно условная цифра, которую можно искусственно занижать вне зависимости от реальной вместимости судна.

Поэтому, сегодня появились прогулочные суда (яхты) внушительных размеров, которые по своим характеристикам порой даже не уступают грузовым и пассажирским судам.

Необходимо также учесть, что интенсивными темпами продолжает развиваться производство малых и средних яхт.

Таким образом, прогулочный флот — это также весьма существенная антропогенная нагрузка на окружающую среду.

Но как мы видим, маломерные и прогулочные суда фактически остаются вне пределов как международно-правовой регламентации, так и российского законодательства, что создает серьезные потенциальные угрозы в контексте предотвращения загрязнения с судов.

**Бразовская Яна Евгеньевна,**  
доцент кафедры Международного и морского права  
Государственного университета морского и речного флота  
имени адмирала С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург)

## **Особенности обеспечения безопасности и защиты окружающей среды во время транспортировки опасных грузов в арктическом регионе**

---

Значительную часть перевозок занимает транспортировка опасных грузов на долю, которых, согласно статистике ООН приходится около 50% от общего грузооборота.

В результате повышения судоходной нагрузки в Арктическом регионе возникает серьезнейшая проблема — загрязнение морской среды. Происшествия, связанные с перевозкой опасных грузов, в частности, такие как утечки и разлив ядовитых веществ, выбросы в атмосферу отравляющих газов с пугающей регулярностью происходят по всему миру.

Повышение интереса к арктическому судоходству создает необходимость правового регулирования коммерческих перевозок грузов морскими судами с учетом особенностей транспортировки в Арктическом регионе. На текущий момент основная часть грузов, перевозимых по Северному морскому пути, приходится на опасный груз, а именно полезные ископаемые, добытые в арктическом регионе. Нелегко себе представить губительные последствия аварии<sup>1</sup>, если основу товарной партии составляет взрывоопасный груз, либо едкий, коррозионный продукт [1], так даже исключительно популярная технология искусственного упрочнения подводной, а также надводной части корпуса (double hulled) не смогла помешать утрате более чем 7 тыс. т топлива, когда в октябре 2010 г. произошло столкновения судов в Северном море у побережья Нидерландов [2].

Вторая половина XX века характеризуется созданием ряда международных правил, регулирующих перевозку опасных грузов (Типо-

---

<sup>1</sup> Ликвидировать последствия аварии схожей с аварией в Мексиканском заливе, если она произойдет в арктических водах, станет практически невозможно. Нефть в суровых климатических условиях не только не разлагается, но и тяжело удалима.

вые правила ООН, СОЛАС, МАРПОЛ, МКМПОГ), которые на регулярной основе дополняются и пересматриваются в связи с техническим прогрессом, появлением новых веществ и материалов. Принятие и унификация единых международных правил перевозки опасных грузов морским транспортом создает единую международную правовую систему, регулирующую обязанности грузовладельца и перевозчика по обеспечению безопасности перевозки таких грузов. ИМО отмечает тенденцию к снижению аварийности<sup>1</sup> при перевозке опасных грузов, однако, несмотря на это аварийные ситуации на транспорте, перевозящем опасные грузы не редки.

Следует отметить, что вышеназванные международные, а также и национальные акты оперируют разными понятиями применительно к перевозке опасных грузов и категории опасности: «опасный груз», «особо опасный груз», «опасный груз, способный вызвать катастрофические последствия» и «груз повышенной опасности». Отсутствие единства в понятийном аппарате, безусловно, не может рассматриваться с положительной стороны как для государства, так и для хозяйствующих субъектов и не только при регулировании вопроса перевозки груза морским транспортом.

Изучив нормы российского законодательства и соответствующие положения международного права, проанализировав содержание указанных понятий, во избежание неточности, проблем в толковании понятий, а также в практической деятельности при перевозке груза морскими судами, выдвинуто предложение о введении в международную правовую систему понятия «особо опасный груз». Указанное понятие следует детерминировать как — вещество, материал или изделие, имеющее определенные чрезвычайно опасные для окружающей среды и здоровья человека физико-химические свойства и требующие обязательного соблюдения индивидуальных, особых мер во время их

---

<sup>1</sup> По данным Европейского агентства по безопасности на море за период с 2011 по 2018 г. из общего числа аварий 2,3% несчастных случаев являются очень серьезные, 21,9% серьезные, 55% менее серьезные и 19,9 незначительные. Основным фактором аварийных происшествий выявлен человеческий фактор, на которых пришлось 65,8%, а на сбой системы и оборудования судна только 20%. При этом число судов подвергшихся авариям в 2018 г. выросло на 63,7% по сравнению с 2017 г., около 50% из которых это грузовые суда. Ежегодный обзор морских аварий и инцидентов 2019 г. Европейского агентства по безопасности на море // <http://www.emsa.europa.eu/>

транспортировки, в том числе применительно к эксплуатации судов в полярных районах.

Указанное понятие может быть имплементировано в Инструкцию по обработке опасных (особо опасных) грузов в морских портах, которая устанавливает условия, направленные на упрощение обработки, перевозки и одновременно обеспечение такого уровня безопасности, при котором опасные (особо опасное) грузы могут обрабатываться и перевозиться, не подвергая морское судно и находящиеся на нем лиц опасности при соблюдении требований и положений международного, национального законодательства.

Считая, что существующая классификация опасных грузов и различные требования к перевозке груза в зависимости от класса опасности применительно к арктической судоходству явно недостаточна, так как любой груз из перечисленных девяти классов может привести к непоправимому ущербу и не только для судовладельца или грузоподателя, а что самое главное для арктической морской среды. В целях обеспечения безопасности и защиты окружающей среды во время перевозке опасных грузов в арктическом регионе выдвигается предложение о необходимости введения в Кодекс IMDG дополнительный класс № 10 — «Особо опасные грузы», в который помимо грузов перечисленных в девяти классах опасности, также следует включить балласт, бункерное топливо все виды горюче-смазочных материалов и прочие вещества могущие оказать вред окружающей морской среде арктического региона.

### **Литература**

1. EMSA. Marine accident review. European Commission Research Statistics Center. 2010 // [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)
2. Мамонтов В.А. Морские происшествия и система норма безопасности транспортировки опасных грузов. // Государство и право. 2014 // <http://naukarus.com/morskie-proisshestiya-i-sistema-norm-bezopasnosti-transportirovki-opasnyh-gruzov>.

**Нукуева Камила Маратовна**

(Республика Казахстан),

магистрант Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург)

## **Правовое регулирование предотвращения загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря**

---

В мире существуют природные объекты, которые требуют в силу своей уникальности установления особого правового режима охраны окружающей среды. К числу такого рода объектов относится и Каспийское море.

На состояние среды Каспийского моря негативное воздействие оказывает развитие нефтяной промышленности. Разливы небольшого масштаба случаются, как правило, во время транспортировки нефти с танкера на танкер и с танкера на нефтеперерабатывающий завод. В настоящее время в Каспийском море танкеры ежегодно перевозят от 12 до 14 млн т нефти. За год танкеры совершают около 2500 рейсов. Столь интенсивное движение, особенно в условиях суровых зимних штормов и неудовлетворительном техническом состоянии значительно увеличивает вероятность крупных аварий. Поэтому, для того чтобы избежать сильного экологического загрязнения с судов в акваториях Каспийского моря, требуется разработка правового регулирования.

Такого вида действующие акты содержатся в национальных законодательствах, региональных и двухсторонних соглашениях, а также в международных конвенциях, которые регулируют вопросы загрязнения моря с судов.

Одно из таких соглашений — «Двухстороннее Соглашение между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о разграничении дна северной части Каспийского моря 1998 года». В соответствии со ст. 6 «стороны защищают и сохраняют экологическую систему Каспийского моря и все ее компоненты. В этих целях Стороны самостоятельно или совместно принимают все возможные меры и сотрудничают для сохранения биологического разнообразия Каспийского моря».

Основная региональная Конвенция по защите окружающей среды Каспийского моря — «Тегеранская конвенция», также известная как Рамочная конвенция по защите морской среды Каспийского моря. Конвенцией предусматривается ряд мер по предотвращению, снижению и контролю загрязнения Каспийского моря из разных источников, в том числе загрязнение с судов. В соответствии со статьей 9 части III «все прибрежные государства, входящие в каспийскую пятерку, должны принимать все надлежащие меры для предотвращения, контроля и сокращения загрязнения с судов».

Но к сожалению, специалисты считают, что Конвенция не играет той всеобъемлющей роли, которая предусмотрена ее текстом. Причина состоит в том, что государства не исполняют достаточно точно свои обязательства по Конвенции. Поэтому существует необходимость учреждения межгосударственного органа по мониторингу и контролю морской среды.

В то же время в Конвенции не предусмотрен исполнительный орган, который бы мог ставить вопрос об ответственности неисполняющего государства.

В дополнение, поскольку указанная конвенция носит рамочный характер, она регулирует только общие положения. И с целью осуществления этих установочных положений Рамочной конвенции представляется необходимым скорейшее принятие прикаспийскими странами Протокола по защите морской среды Каспийского моря от загрязнения с судов.

Конвенции о правовом статусе Каспийского моря также регламентирует положения относительно защиты окружающей среды Каспийского моря. Согласно ст. 15 «стороны обязуются защищать и сохранять экологическую систему Каспийского моря и все ее компоненты».

Также Конвенция МАРПОЛ-73/78, Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и Боннская конвенция (которая ставит своей целью сохранение наземных и морских мигрирующих животных) регламентируют положения по защите морской среды, которые на мой взгляд могут привести к минимизации загрязнения акваторий Каспийского моря.

В дополнение существуют национальные законодательства. В Республике Казахстан действуют «Правила по предотвращению за-

грязнений с судов», которые в большей мере ссылаются на положения Конвенции МАРПОЛ.

В Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации и Республики Азербайджан правовым аспектам предотвращения загрязнения морской среды посвящены гл. XVIII и XIX.

Основываясь на вышеупомянутом можно заключить следующие выводы.

1. Для экологической безопасности Каспия необходимо принять прикаспийскими государствами «Протокола по защите морской среды Каспийского моря от загрязнения с судов». Это позволило бы реализовать установочные положения Рамочной конвенции. Следует учредить межгосударственный орган по мониторингу и контролю морской среды.

2. Необходима единая стандартизация, единые нормативные, методические и правовые документы, регулирующие совместные действия прикаспийских государств по защите морской среды в процессе эксплуатации морских судов, которые бы минимизировали негативное техногенное воздействие на экосистему Каспия.

3. Конвенцией не предусмотрен исполнительный орган, который бы мог ставить вопрос об ответственности не исполняющего государства.

Таким образом, данные предложения совместно с реализацией уже действующих конвенций по защите морской среды, на мой взгляд, может привести к минимизации влияния судов на окружающую среду Каспийского моря.

**Ищенко Владимир Вячеславович,**

менеджер по экспедированию отдела генеральных грузов,  
публичное акционерное общество «Владивостокский морской  
торговый порт», г. Владивосток

## **Исторические предпосылки и этапы развития правового регулирования предотвращения загрязнений с судов**

---

Основными факторами, вызвавшими появление международного права в части охраны морской экологии, явились аварии на танкер-



ном флоте, а также рост объемов перевозок нефти и увеличение размеров танкеров.

Решение, принятое в 1921 г. властями Нью-Йорка, о запрете сбросов нефтяных отходов в пределах 25-мильной зоны, стало одним из первых официальных документов в части охраны моря.

Впервые на международном уровне вопрос охраны морской среды рассматривался в 1926 г. на Конференции в США по контролю за загрязнением моря нефтью, в которой участвовали представители 13 стран, включая страны Европы, а также США и Япония. В рамках данной конференции предлагалось установить зоны, запрещенные для слива нефти, однако итоговое решение в данном вопросе так и не было принято. В дальнейшем, вопрос об определении таких зон поднимался в 30-х годах по инициативе Великобритании в рамках Лиги Наций, однако и на этот раз каких-либо решений достичь не удалось.

Дальнейшая деятельность по предотвращению загрязнения моря была возобновлена только после Второй мировой войны, в начале 50-х годов. Данный период отметился ростом морских перевозок нефтепродуктов. В 1954 г. правительством Великобритании было принято решение о созыве международной конференции, по результатам которой была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, также называемой на международном уровне OILPOL-54. Данный документ, вступивший в силу 26 июля 1958 г, явился первым международным соглашением о предотвращении загрязнения моря с судов. Согласно конвенции OILPOL-54, основными путями решения проблемы предотвращения загрязнения моря нефтью стали:

- 1) определение запретных для слива нефти и нефтепродуктов зон в 50 милях от берега;

- 2) оборудование в портах сооружений, способных принимать нефтеостатки с судов.

Нарушение данной конвенции объявлялось преступлением, наказуемым по законам государства флага судна.

Результатом последующих дополнений и обновлений явилось появление поправок:

- 1) OILPOL-62 — ограничения по сливу нефтесодержащих смесей в запрещенных районах;

2) OILPOL-69 — упразднение запретных зон для слива нефти и объявление запретным весь Мировой океан;

3) OILPOL-71 — принятие технических норм, соблюдение которых необходимо при строительстве новых танкеров.

В процессе появления вышеуказанных поправок, произошла авария танкера «Торри Каньон» в 1967 г, которая дала понять, что необходимо пересмотреть Конвенцию в части увеличения эффективности мер при борьбе с загрязнением моря. Учитывая данный факт, а также принимая во внимание изменяющиеся условия морского судоходства, в 1969 г. было принято решение собрать новую конференцию под эгидой Международной морской организации. В этом же году были приняты две важные конвенции, вступившие в силу в 1975 г:

1) О вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью;

2) О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

Решение, принятое в 1969 г., о проведении новой конференции, было реализовано в 1973 г, когда в Лондоне состоялась международная конференция по предотвращению загрязнения моря, по итогам которой была принята Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73). В течение последующих пяти лет данная конвенция так и не вступила в силу, ввиду того, что ее участниками стали менее 15 государств.

В связи с новыми авариями на танкерном флоте, были сформулированы требования, которые необходимо было включить в Конвенцию МАРПОЛ-73. По инициативе Международной морской организации в 1978 г. состоялась Международная конференция, рассматривающая безопасность танкеров и предотвращение загрязнения морской среды. Итогом этой конференции стало принятие двух протоколов:

1) Протокол 1978 г. к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. — СОЛАС-74;

2) Протокол 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. — МАРПОЛ-78.

Учитывая тот факт, что протокол МАРПОЛ-78 включал в себя все положения конвенции МАРПОЛ-73, данная конвенция не могла вступить в силу в первоначальном виде. В итоге, Конвенция

МАРПОЛ-73 и принятый к ней протокол МАРПОЛ-78 стали рассматриваться как один документ и на международном уровне именуется Конвенция МАРПОЛ-73/78.

С учетом всех дополнений данная конвенция разделена на 6 приложений, каждое из которых рассматривает регулирование определенной группы выбросов с судов:

- 1) Приложение I — Предотвращение загрязнения нефтью и нефтесодержащей водой;
- 2) Приложение II — Контроль загрязнения вредными жидкими веществами наливом;
- 3) Приложение III — Предотвращение загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упакованном виде;
- 4) Приложение IV — Загрязнение сточными водами с судов;
- 5) Приложение V — Загрязнение мусором с судов;
- 6) Приложение VI — Предотвращение загрязнения воздуха с судов.

На сегодняшний день положения конвенции распространяются более чем на 150 государств и охватывает около 99% мирового тоннажа морских судов.

Вывод. Вне зависимости от тенденций развития рынка морских грузоперевозок, осуществление защиты морской среды и безопасность мореплавания должны учитываться в первую очередь при транспортировке грузов морем.

Как показывает практика мирового судоходства, неукоснительное соблюдение положений Конвенции, влечет за собой снижение аварийных ситуаций и, как следствие, уменьшает риск неблагоприятных последствий для моря.

### **Посадская Анастасия Валерьевна,**

старший преподаватель кафедры международного морского права Военного учебно-научного центра Военно-Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова» (г. Санкт-Петербург)

## **Обеспечение экологической безопасности на Военно-Морском Флоте России**

---

Проблемы Мирового океана затрагивают многие важные аспекты международных отношений и влияют на перспективы мирового развития. При этом воды океана не признают политических границ; они беспрестанно перемещаются и взаимосвязаны.

Загрязнение моря происходит во многих формах и из многих источников. Морские организмы так взаимосвязаны, что элемент, поглощенный в пищевой цепочке в одном месте, может через несколько месяцев обнаружиться за тысячи миль. Испарившиеся капельки морских волн образуют облака и выпадают в виде дождя на землю. Все источники загрязнения моря можно разделить на три основные группы: береговые, морские и атмосферные.

К береговым источникам следует отнести, поверхностные водные объекты, от куда загрязняющие вещества попадают в Мировой океан в результате сбросов сточных вод. Морские источники — это все морские суда, различные установки по разведке и разработке ресурсов морского дна, трубопроводы. К атмосферным источникам относятся промышленные предприятия и суда.

В Министерстве обороны Российской Федерации его структурном подразделении Военно-морском флоте (ВМФ) Российской Федерации остро стоят вопросы охраны окружающей среды. В процессе повседневной и боевой деятельности сил флота происходит интенсивное загрязнение природной среды.

В силу своей специфики ВМФ является наиболее «комплексным» и даже «уникальным» загрязнителем по сравнению с другими видами Вооруженных сил. Комплексность и уникальность ВМФ заключается в том, что в его составе находятся разнообразные корабли, суда, подводные лодки с обычными и атомными энергетическими установками, все виды оружия, включая баллистические ракеты, различные ле-

тательные аппараты, весь спектр автобронетанковой техники, разнообразные предприятия, базы хранения вооружения и военной техники, базы снабжения и склады топлива и т.д. Большинство потенциально опасных объектов расположены на побережье морей и океанов, в районах с наиболее ранимыми экосистемами.

Применительно к кораблю под экологической безопасностью следует понимать комплексное свойство корабля, проявляющееся на всех этапах его жизненного цикла, в способности устранять угрозу нарушения природного баланса и другие негативные последствия вредного воздействия корабля и его подсистем на окружающую среду.

Экологическая безопасность корабля обеспечивается:

— конструктивными мероприятиями, реализующимися в период проектирования, постройки, ремонта и модернизирования корабля;

— организационно-техническими мероприятиями, осуществляемыми личным составом в процессе эксплуатации корабля и его технических средств;

— действиями личного состава по сохранению и восстановлению качества окружающей среды.

Для реализации вышестоящих положений в Правилах охраны природной среды в ВМФ (ПОПС-90) рассмотрены конструктивные меры по снижению экологической нагрузки на морские экосистемы.

Применительно к деятельности ВМФ особо следует сделать упор на статью 31 Конвенции ООН по морскому праву 1882 года, в которой закрепляет ответственность за ущерб, причиненный военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих целях, в том числе и за загрязнение Мирового океана.

В Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) определены технические требования по предотвращению загрязнения моря с судов. Она состоит из пяти приложений (по видам всех судовых загрязнений). Наиболее важными, присущими всеми типами судов, являются приложения I, IV и V (нефть, сточные воды, мусор).

Так же одной из мер обеспечения экологической безопасности в ВМФ является экологический мониторинг. Под экологическим мониторингом (мониторингом окружающей среды) понимается комплексная система наблюдения за состоянием окружающей среды, оценка и

прогноз изменений состояния окружающей среды под воздействием природных и антропогенных факторов в районах дислокаций и действий войск, а так же в районах функционирования объектов военной инфраструктуры и т.д. На флоте мониторинг включает в себя наблюдение за загрязнением моря и контроль за чистотой состояния атмосферы.

Из вышесказанного можно сделать следующий вывод. Обеспечение экологической безопасности при эксплуатации кораблей и судов ВМФ достигается проведением организационно-технических мероприятий по предотвращению загрязнения природной среды и рациональным использованием природных ресурсов. Правовая основа этой деятельности базируется на Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, МАРПОЛ 73/78, требованиях Корабельного устава ВМФ, ПОПС-90, приказах Министра обороны, Инструкциях, требованиях, а при нахождении в портах России (Федеральный закон от 10.02.2002 № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»), портах и морских водах иностранных государств — так же местных законах и правилах этих государств. Решение вопросов, связанных с предотвращением загрязнения морской среды, нельзя рассматривать как временную компанию. Необходимо непрерывное совершенствование организации природоохранной работы, создание более эффективных технических средств, что бы эксплуатация кораблей и судов не отражалась пагубно на жизни моря.

## **СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ В ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ**

*Сборник научных докладов  
по итогам международного научно-практического семинара,  
проведенного совместно Ассоциацией международного морского права  
и кафедрой «Морское право» Юридического института Российского  
университета транспорта при участии кафедры международного  
и морского права Государственного университета морского  
и речного флота имени адмирала С. О. Макарова*

Под редакцией  
доктора юридических наук, профессора  
**Василия Николаевича Гуцуляка**

---

Изд. заказ 30

Тираж 100 экз.

Формат 60×90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>

Подписано в печать 09.12.2020

Усл.-печ. л. 3,0

Уч.-изд. л. 2,3

---

Типография Юридического института МИИТ  
127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.