



Столыпинский
вестник

Научная статья

Original article

УДК 34.09

DOI 10.55186/27131424_2022_4_5_1

**ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СУДОХОДСТВА В
АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**
PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF SHIPPING IN THE ARCTIC
REGION OF THE RUSSIAN FEDERATION

Пономаренко Илья Александрович, научный сотрудник научно-исследовательской лаборатории филиала ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» в г. Калининграде

Ponomarenko I.A. i.ponomarenko@bk.ru

Аннотация

Морские перевозки в Арктике выступают наиболее перспективным способом доставки грузов, данная деятельность требует современной и полной нормативно-правовой основы. В настоящее время Российская Федерация стремительно развивает свой потенциал по увеличению объемов грузовых перевозок по Северному морскому пути. В статье выявлены проблемы существующей нормативно-правовой базы, регулирующей морские перевозки грузов в Арктике. Сделан вывод, что с правовой точки зрения больше внимания следует уделять предотвращению возможных негативных последствий путем введения более строгих требований

безопасности для судов, совершающих международные рейсы в полярных водах.

Annotation

Sea transportation in the Arctic is the most promising way to deliver goods, this activity requires a modern and complete regulatory framework. Currently, the Russian Federation is rapidly developing its potential to increase freight traffic along the Northern Sea Route. The article identified the problems of the existing regulatory framework governing the maritime transportation of goods in the Arctic. It is concluded that, from a legal point of view, more attention should be paid to preventing possible negative consequences by introducing stricter safety requirements for ships making international flights in polar waters.

Ключевые слова: морской транспорт, перевозка грузов, Арктический регион, полярные воды, морское право.

Keywords: maritime transport, cargo transportation, Arctic region, polar waters, maritime law.

Формирование единой транспортной системы в Арктике, включающей Северный морской путь (далее – СМП), является одним из основных факторов в решении стратегических задач Российской Федерации в данном регионе [5]. Увеличение добычи ресурсов в Арктике предполагает развитие транспортной системы, включая морские перевозки. При рассмотрении вопроса правового регулирования функционирования нефтегазового комплекса особое внимание необходимо уделить вопросам регулирования возникающих правоотношений в деятельности компаний нефтегазового комплекса по работе с уже добытым углеводородным сырьем, особенно проблемам транспортировки. Развитие арктической транспортной системы требует совершенствования правового регулирования в этой области. Как отмечает А.Н. Вылегжанин, в случае периодического увеличения площади мерзлых районов Северного Ледовитого океана законодательные нормы,

созданные арктическими странами, будут еще более востребованы [4, с. 38]. При этом по оценкам исследований, общая судоходная деятельность в Арктике увеличится более чем на 50% в период с 2012 по 2050 год.

Управляемый Россией Северный морской путь является ключевым участком Северо-Восточного морского пути между Северо-Западной Европой и Северо-Восточной Азией. Правовой режим судоходства в Российской Арктике определяется в соответствии с нормами и принципами международного морского права, закрепленными, в первую очередь, в Конвенции ООН по морскому праву. Однако в настоящее время систему правового регулирования морских перевозок грузов в Арктическом регионе Российской Федерации нельзя признать полноценной и совершенной. Тем не менее, данная сфера является активно развивающейся, свидетельство чего проявляется в постоянном развитии судостроения, росте грузооборота и увеличении количества долгосрочных транспортных контрактов с ведущими компаниями страны и мира.

Россия – главный арктический флаг, порт и прибрежное государство с широкими арктическими морскими зонами, включая Северный морской путь. С 2008 по 2013 год были заложены основы российской арктической политики. Что касается СМП, основной нитью было максимальное расширение доступа и либерализация условий для использования маршрута, в том числе иностранными участниками. К сожалению, принятие Полярного кодекса не смогло полностью решить существующие проблемы арктического судоходства, поскольку вопросы определения соответствия судов ледового класса классификационным требованиям, остаются открытыми. Кроме того, требуют правового регулирования вопросы экологии и защиты окружающей среды, вопросы бункеровки судов в соответствии с международными стандартами.

Анализ правового режима морского судоходства в Арктике показывает, что эта структура недостаточно адаптирована к особому характеру и рискам

морского судоходства в этом районе. В результате анализа действующего законодательства и правоприменительной практики были выделены следующие проблемы правового регулирования прохода морских судов в арктическом регионе Российской Федерации.

В качестве первой проблемы, которая должна быть решена в данной области, следует указать на вопрос обеспечения безопасности морских перевозок грузов, особенно в тех случаях, когда речь идет об опасных грузах, требующих специальных правовых норм и контроля. Безопасность судоходства означает не только обеспечение защиты человеческой жизни, груза и самого судна, но и защиту окружающей среды. Для перевозки наливных грузов по морю требуются специализированные суда арктического класса, а в большинстве случаев проход судна без ледокола невозможен. Представляется необходимым усовершенствовать требования, предъявляемые к судам, осуществляющим судоходство в арктической зоне, а именно дополнить таблицу ледовых классов судов сопоставлением и ледовых классов. В таком случае будет возможным разрешать плавание по СМП судам с соизмеримыми ледовыми классами, а также усовершенствовать процедуру получения свидетельства о полярном судне. При этом стоит отметить, что несмотря на принятие Советом Международной ассоциации классификационных обществ (далее – МАКО) 11 марта 2022 года, противоречащего Уставу МАКО решения об исключении Российского морского регистра судоходства из состава членов Ассоциации, классификационные общества вправе выступать как признанные организации независимо от факта нахождения в составе МАКО, то есть Российский морской регистр судоходства по-прежнему уполномочен выдавать документы в соответствии с международными конвенциями, кодексами, соглашениями, в том числе свидетельство о полярном судне [6].

Вторая проблема состоит в разрешительном порядке осуществления судоходства в зоне Северного морского пути. В 2020 году в соответствии со

ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания РФ Правительством РФ были утверждены Правила плавания в акватории СМП [7]. На рисунке 1 показана карта границ акватории Северного морского пути [9].



Рисунок 1. Акватория Северного морского пути

Согласно п. 3 указанного документа разрешение на плавание судов по СМП выдается Федеральным агентством морского и речного транспорта или подведомственной ему организацией (ФГБУ «Администрация Северного морского пути») по согласованию со штабом морских операций, который создается решением Госкорпорации «Росатом». При этом в соответствии с приказом Минтранса РФ от 17 января 2013 г. № 7 выдача разрешения на плавание судна в акватории СМП осуществляется Администрацией СМП [2]. Тем самым, Администрация СМП является учреждением, занимающим ключевую позицию в управлении СМП.

Однако Правилами плавания в акватории СМП не урегулированы обязанности Администрации СМП контролировать суда на предмет их соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Как отмечается в научной литературе, отсутствие указанных мер контроля за соблюдением судовладельцами требований, предъявляемых к судам в части безопасности мореплавания и

защиты окружающей среды от загрязнения, свидетельствует о формальном подходе к разрешительной процедуре в этой сфере [3, с. 16]. Возможным решением данной проблемы может стать дополнение п. 4 ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ), в котором рекомендуется предусмотреть обязанность Администрации СМП при выдаче разрешения проводить регулярные контрольные мероприятия [1], а также внесение соответствующих изменений в подзаконные нормативные акты. В долгосрочной перспективе такое решение поможет снизить нежелательные и вредные воздействия на окружающую среду, а также упростит и оптимизирует меры контроля в морских портах на входе и выходе.

Следующей проблемой является отсутствие установленных на законодательном уровне единых требований к договору оказания ледокольной проводки. Прежде всего, в Правилах ледокольной проводки судов в акватории СМП необходимо закрепить понятие договора ледокольной проводки и единые требования к нему. Данное дополнение поможет В 2021 году ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания РФ была дополнена пунктом 6, регулирующим особенности заключения долгосрочных договоров возмездного оказания услуг по проводке судна в акватории СМП. Однако без внимания законодателя остались договоры, предметом которых является разовое ледокольное сопровождение. Тем не менее, с точки зрения правовой определенности и соблюдения принципа равенства субъектов гражданско-правовых отношений, представляется необходимым предусмотреть аналогичное регулирование и для краткосрочных договоров, которое бы защищало коммерческие структуры, выступающих потенциальными заказчиками услуг ледокольного сопровождения, от нарушений со стороны специализированных монополистических организаций. Данный аспект является важным вектором развития законодательства в сфере обеспечения функционирования СМП, поскольку правоприменителями не оспаривается правовая квалификация

договора, по которому исполнитель оказывается услуги по проводке судов, принадлежащих или находящихся в аренде или под управлением заказчика по трассам СМП, как гражданско-правового договор возмездного оказания услуг [8].

Итак, система морских перевозок грузов в арктических широтах, занимающих важнейшее место в экономической системе России, требует восполнения правовых пробелов. Представляется, изложенные выше предложения вместе с другими нормами российского и международного права обеспечат достаточную нормативно-правовую базу для развития национального законодательства в области правового регулирования арктического судоходства. Только адекватное юридическое сопровождение, государственный контроль и надзор будут способствовать безопасной и выгодной доставке грузов морем. Действующее правовое регулирование морских перевозок в Арктике представляет собой совокупность важных положений и является важным шагом на пути к совершенствованию нормативно-правовой базы для развивающегося сегмента глобального судоходства, которое происходит в водах, покрытых льдом. Таким образом, действующее правовое регулирование является лишь частью системы обеспечения морской безопасности в Арктике, в связи с чем требует дальнейшего совершенствования. Учитывая будущее развитие арктического судоходства, крайне важно, чтобы нормативно-правовое регулирование в данной области постоянно совершенствовалось и учитывало все трансформации сферы морских перевозок.

Литература

1. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 13.04.2022)
2. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 [Электронный

- ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 13.04.2022)
3. Бразовская Я.Е. Арктическое судоходство – актуальные проблемы правового регулирования // Океанский менеджмент. 2020. № 1. С. 12-17.
 4. Вылегжанин А.Н. Правовое положение Арктического региона в документах // Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах. М., 2013. Т. 3. – 663 с.
 5. Проблемы и перспективы развития Северного морского пути как элемента единой Арктической транспортной системы / Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://council.gov.ru/media/files/18PmiCzTPmAb9gyKK892HCME8nuZ2Aqz.pdf> (дата обращения: 09.04.2022)
 6. IACS Council Withdraws Russian Register's Membership of IACS [Electronic resource]. URL: <https://iacs.org.uk/news/iacs-council-withdraws-russian-register-s-membership-of-iacs/> (дата обращения: 13.04.2022)
 7. Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути: постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения: 13.04.2022)
 8. Постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 16.08.2013 по делу № А42-8393/2011 [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/IRKuAfUwGmdW/> (дата обращения: 13.04.2022)
 9. ФГБУ «Администрация Северного морского пути» [Электронный ресурс]. URL: http://nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html (дата обращения: 13.04.2022)

Literature

1. Kodeks trgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii [Merchant Shipping

- Code of the Russian Federation]. URL: <http://www.consultant.ru/> [Accessed:13.04.2022] (In Russ.)
2. Ob utverzhdenii Pravil plavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti: prikaz Mintransa Rossii [On the approval of the Rules for navigation in the waters of the Northern Sea Route: Order of the Ministry of Transport of Russia dated January 17, 2013 No. 7]. URL: <http://www.consultant.ru/> [Accessed:13.04.2022] (In Russ.)
 3. Brazovskaya YA.E. Arkticheskoe sudohodstvo – aktual'nye problemy pravovogo regulirovaniya [Arctic shipping - current problems of legal regulation]. Okeanskij menedzhment, 2020, vol. 1, pp. 12-17. (In Russ.)
 4. Vylegzhanin A.N. Pravovoe polozhenie Arkticheskogo regiona v dokumentah [Legal status of the Arctic region in documents]. Arkticheskij region: Problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva. Moscow, 2013. 663 p. (In Russ.)
 5. Problemy i perspektivy razvitiya Severnogo morskogo puti kak elementa edinoj Arkticheskoy transportnoj sistemy / Analiticheskoe upravlenie Apparata Soveta Federacii [Problems and prospects for the development of the Northern Sea Route as an element of a single Arctic transport system / Analytical Department of the Office of the Federation Council]. URL: <http://council.gov.ru/media/files/18PmiCzTPmAb9gyKK892HCME8nuZ2Aqz.pdf> [Accessed: 09.04.2022] (In Russ.)
 6. IACS Council Withdraws Russian Register's Membership of IACS. URL: <https://iacs.org.uk/news/iacs-council-withdraws-russian-register-s-membership-of-iacs/> [Accessed:13.04.2022]
 7. Ob utverzhdenii Pravil plavaniya v akvatorii Severnogo morskogo puti [On the approval of the Rules for navigation in the waters of the Northern Sea Route: Decree of the Government of the Russian Federation of September 18, 2020 No. 1487] URL: <http://www.consultant.ru/> [Accessed:13.04.2022] (In Russ.)

8. Postanovlenie Trinadcatogo arbitrazhnogo apellyacionnogo suda ot 16.08.2013 № A42-8393/2011 [Resolution of the Thirteenth Arbitration Court of Appeal dated August 16, 2013 in case No. A42-8393/2011]. URL: <https://sudact.ru/arbitral/doc/IRKuAfUwGmdW/> [Accessed: 13.04.2022] (In Russ.)
9. Administraciya Severnogo morskogo puti [Administration of the Northern Sea Route]. URL: http://nsra.ru/ru/ofitsialnaya_informatsiya/granici_smp.html [Accessed: 13.04.2022] (In Russ.)

© Пономаренко И.А., 2022 Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №5/2022.

Для цитирования: Пономаренко И.А. Проблемы правового регулирования судоходства в Арктическом регионе Российской Федерации// Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №5/2022.