

ОТЧЕТ

по договору с Всемирным фондом природы от 11 февраля 2013 г.

**«Природоохранные ограничения судоходства *in situ* в исключительной экономической зоне Российской Федерации: введение и обеспечение действия»**

Каленченко М.М., к.ю.н.

Мурманск

2013

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	<b>2</b>
<b>I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ СУДОХОДСТВА <i>IN SITU</i> В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ (ИЭЗ)</b> .....	<b>6</b>
<b>II. ЦЕЛИ И ВИДЫ ОГРАНИЧЕНИЙ</b> .....	<b>10</b>
<b>III. ВИДЫ ОГРАНИЧЕНИЙ В РАМКАХ СИСТЕМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ ПУТЕЙ ДВИЖЕНИЯ</b> .....	<b>11</b>
<b>IV. НАЗНАЧЕНИЕ ОСОБЫХ РАЙОНОВ И ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ</b> .....	<b>15</b>
<b>VI. УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ</b> .....	<b>22</b>
<b>ВЫВОДЫ</b> .....	<b>25</b>
<b>EXECUTIVE SUMMARY</b> .....	<b>27</b>
<b>ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ</b> .....	<b>28</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b> .....	<b>30</b>

## ВВЕДЕНИЕ

Настоящий отчет подготовлен для Всемирного фонда дикой природы (WWF) России в целях выявления применимых норм для целей ограничения судоходства на участках приоритетных районов, расположенных в пределах исключительной экономической зоны Российской Федерации (рис. 1). В отчете рассматриваются возможности ограничения судоходства, порядок их введения, их действие в пространстве, перечень адресатов правовых предписаний, перечень организаций с указанием их полномочий по принятию ограничений, контролю и надзору за соблюдением таких ограничений.

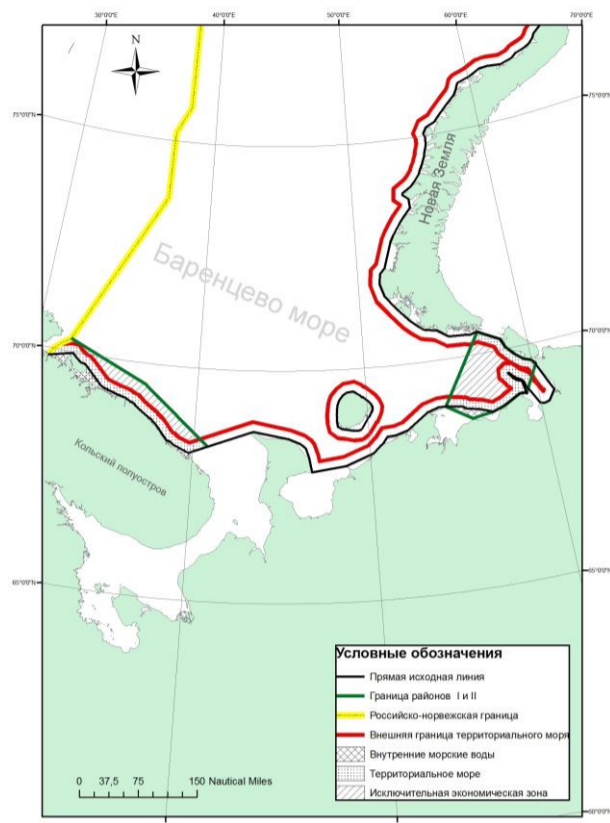


Рис. 1 Приоритетные районы

Ограничения судоходства охватываются понятием системы безопасности мореплавания. Собственно термин «система безопасности мореплавания» (maritime safety system) был введен Н. Бодитчем в 2002 г. и обозначал комплекс средств обеспечения связи<sup>1</sup>. Он получил широкое распространение, но используется в самых разных смыслах и может подразумевать организационные структуры (например, Международная морская организация – ИМО), нормативные документы (резолюции ИМО), технологические решения (например, конструкция корпуса судна с двойным дном). Некоторые российские специалисты, исходя из «сущностного содержания этого термина», к системам безопасности мореплавания относят:

- систему установления путей движения судов;
- систему управления движением судов;
- глобальную морскую систему связи при бедствии и для обеспечения безопасности;
- система судовых сообщений.<sup>2</sup>

Принятый в Российской Федерации подход к системе безопасности мореплавания отражает структура системы информации об обстановке в Мировом океане. По данным Центра «Единая государственная система информации об обстановке в Мировом океане» (Центр ЕСИМО) Минтранса России<sup>3</sup> комплексная система обеспечения безопасности мореплавания должна содержать не менее трех составляющих:

- навигационная безопасность мореплавания;
- технологическая безопасность;
- система охранных мероприятий в свете требований Международного кодекса по охране судов и портовых средств 2002 г. (Кодекс ОСПС).

Для обеспечения навигационной безопасности мореплавания выполняются мероприятия по созданию подсистем:

- установленных путей движения судов (УПДС);
- управления движением судов (СУДС);
- мониторинга и автоматического сопровождения судов;

<sup>1</sup> The American Practical Navigator. 2002 Bicentennial Edition. National Imagery and Mapping Agency, USA. Pub. № 9. P. 393-408.

<sup>2</sup> См.: Лентарев А. А. Морские районы систем обеспечения безопасности мореплавания: Учеб. пособие. – Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2004. С. 5.

<sup>3</sup> Морской транспортный информационный центр «МорИнфоЦентр» создан в составе ЗАО «Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (ЗАО «ЦНИИМФ») в соответствии с требованиями статей 3, 6 «Положения о Единой государственной системе информации об обстановке в Мировом океане», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 29.12.2005 года № 836. Центр ЕСИМО является специализированным информационным центром в области морского транспорта. Основной задачей Центра является интеграция отраслевых информационных ресурсов в единое информационное пространство, в том числе, по безопасности мореплавания. См. официальный сайт Центра ЕСИМО

- автоматической информационной системы (АИС);
- средств навигационного оборудования (СНО);
- морской радиосвязи, судовых сообщений и обеспечения информацией;
- правил плавания и других нормативно-правовых актов, регулирующих мореплавание.

Более расширено, эти мероприятия обычно включают:

- создание и модификацию систем управления движением судов (СУДС), обеспечивающих плавание судов на подходах к портам и в узкостях, на основе радиолокационного контроля местоположения судов на фарватерах (каналах), АИС, и предоставление судам необходимой навигационной информации в случаях возникновения затруднений и при нарушениях режима движения;
- обеспечение работы морских районов Глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ);
- установление правил плавания на акваториях портов;
- организация лоцманского, буксирного и ледокольного обеспечения движения судов;
- создание, развитие и поддержание в рабочем состоянии системы средств навигационного оборудования – плавучих, береговых, светящихся, радиотехнических и пр., для обеспечения возможности высокоточного определения координат судов и ограждения навигационных опасностей;
- рациональное распределение судопотоков путем создания системы установленных путей движения судов (УПДС), включающие схемы разделения движения, зоны прибрежного плавания, глубоководные пути, специально предназначенные для судов с опасными грузами, места якорных стоянок и др.;
- обеспечение необходимых габаритов элементов, составляющих акваторию порта: разворотных мест, операционных акваторий причалов, ковшей и бассейнов; возможность непрерывного высокоточного определения положения судов, гарантирующую их нахождение в отведенных полосах движения при любых условиях видимости;
- информационное обеспечение судов навигационной и гидрометеорологической информацией по региону;
- контроль за положениями судов и соблюдением ими режима плавания, оказание помощи при затруднениях в определении места, а также в аварийных ситуациях;
- высокую эффективность операций при поиске и спасании, а также при ликвидации последствий аварий;
- надежную радиосвязь между всеми участниками движения и береговыми лоцманами-операторами, контролирующими движение в обслуживаемой зоне, а также с Морским спасательно-координационным центром (МСКЦ);
- введение нормативных актов (Правил плавания), определяющих обязанности участников движения с учетом маневренных возможностей судов, характера перевозимого груза, т.д. и систем управления этим движением.

С учетом того, что любые меры направленные на повышение безопасности мореплавания будут способствовать снижению угроз морским экосистемам в границах приоритетных районов, мы, тем не менее, сосредоточим внимание на обеспечении навигационной безопасности, а именно таком ее аспекте, как установление путей движения судов.

Границы приоритетных районов определены WWF и включают два прибрежных района, условно именуемых «Мурманский берег» (Район I) (Рис. 2) и «Печорское море» (Район II) (Рис. 3).

В границах указанных районов с точки зрения юрисдикции прибрежного государства в отношении судоходства можно выделить 3 зоны с различным правовым режимом: внутренние морские воды, территориальное море и исключительная экономическая зона Российской Федерации.

Режим внутренних морских вод действует на акваториях, которые располагаются между береговой линией и прямой исходной линией. Внутренние морские воды условно обозначены Ia (Рис. 1 Мурманский берег) и IIa (Рис. 2 Печорское море).

Режим территориального моря действует на акваториях, расположенных между прямыми исходными линиями и внешней границей территориального моря. Территориальное море условно обозначено Ib (Рис. 1 Мурманский берег) и IIb (Рис. 2 Печорское море)

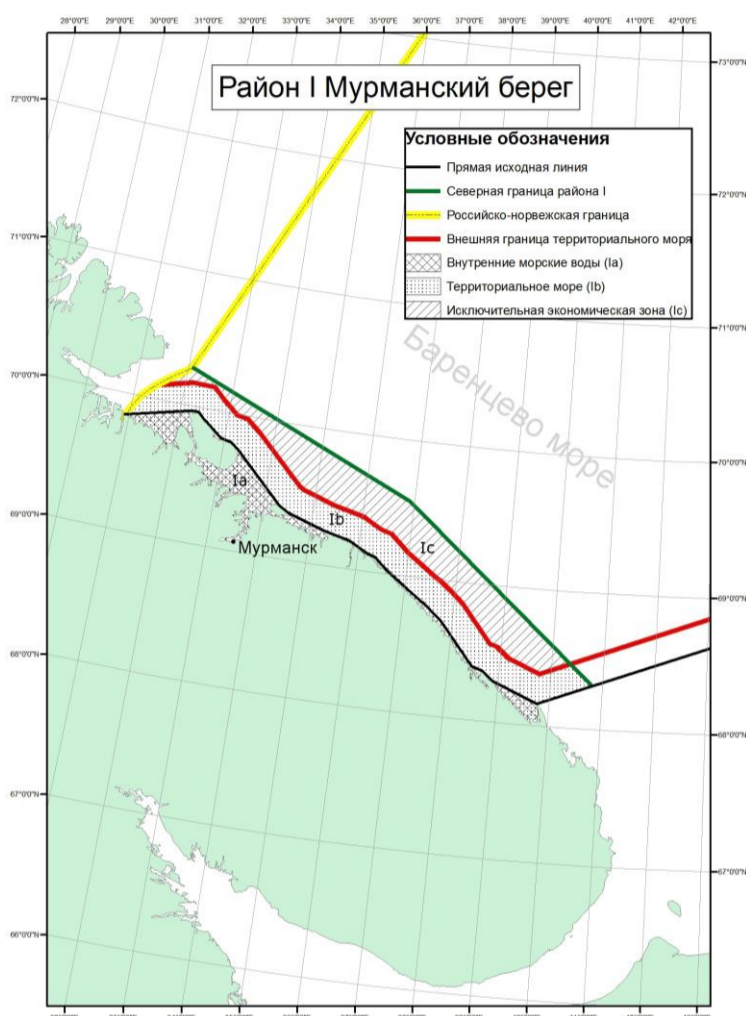


Рис. 2. Участки с различным режимом в приоритетном районе I

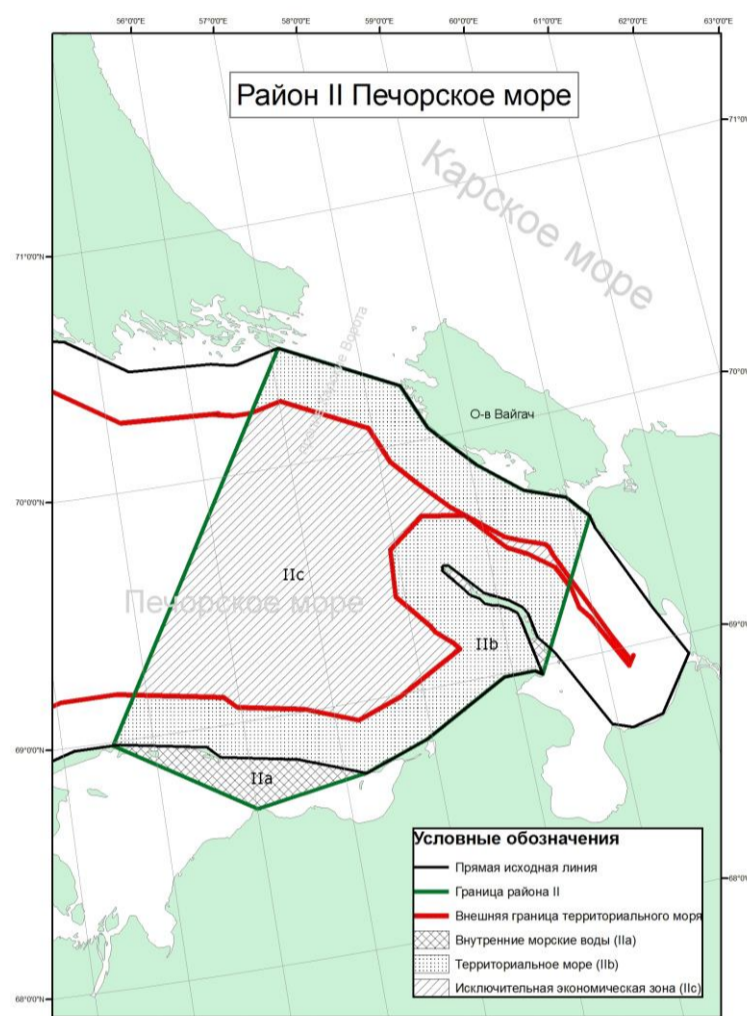


Рис. 3. Участки с различным правовым режимом в приоритетном районе II

В отношении внутренних морских вод (участки Ia,b, IIa,b) Российская Федерация обладает практически неограниченными полномочиями по ограничению судоходства, в отношении территориального моря ограничения судоходства могут вводиться в одностороннем порядке, но вступают в силу только после опубликования сообщения о режиме таких ограничений в «Извещениях мореплавателям». Таким образом, Российская Федерация может в одностороннем порядке вводить ограничения судоходства на следующих участках Ia, Ib, IIa и IIb.

В данном документе рассматриваются правила введения ограничений за пределами территориального моря Российской Федерации (Ic и IIc на рисунках 2 и 3 соответственно) с учетом того, что система установления путей движения судов в исключительной экономической зоне может вводиться только на основании положений международных договоров и норм международного права.

«Мурманский берег» (Район Ic) (Рис. 2)

На западе ограничен линией делимитации экономических зон России и Норвегии, проходящей от точки пересечения с внешней границей территориального моря Российской Федерации  
31° 22' 35,903" E 70° 5' 14,341" N

«Печорское море» (Район IIc) (Рис. 3)

На западе ограничен линией, проходящей от точки пересечения внешней границы приоритетного района с внешней границей территориального моря Российской Федерации  
54°52'11,921" E 69°10'15,169" N (Юго-Западная) (точка № 1)  
Далее на север до точки пересечения с внешней границей

<p>Далее до пересечения внешней границы территориального моря Российской Федерации и границы приоритетного района (западное) 32 4 57,543 E 70 16 52, 865 N</p> <p>Далее на восток до точки изгиба северной границы приоритетного района 36 54 39,935 E 69 33 0,949 N</p> <p>Далее на восток до пересечения северной границы приоритетного района с внешней границей территориального моря (восточное) 40°25'5,71" E 68° 27'3,841" N</p> <p>Далее на запад вдоль границы территориального моря до точки (1).</p>	<p>территориального моря Российской Федерации 56°42' 25,859" E 70°15'3,262" N (Северо-Западная)</p> <p>Далее на юго-восток вдоль границы территориального моря Российской Федерации до пересечения с внешней границей приоритетного района (восточное) 59°59' 57, 577" E 69°25'24,597" N (Северо-Восточная)</p> <p>Далее на север до пересечения южной границы приоритетного района II с внешней границей территориального моря в точке 59°38'21, 673" E 69°11'0,151" (Юго-Восточная)</p> <p>Далее вдоль внешней границы территориального моря Российской Федерации до точки 1.</p>
---	---

## **I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ СУДОХОДСТВА *IN SITU* В ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ (ИЭЗ)**

В соответствии с положениями статьи 1 «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. исключительная экономическая зона Российской Федерации (далее ИЭЗ) - это морской район, находящийся за пределами территориального моря Российской Федерации и прилегающий к нему, с особым правовым режимом, установленным настоящим Федеральным законом, международными договорами Российской Федерации и нормами международного права (п. 1). Внутренней границей исключительной экономической зоны является внешняя граница территориального моря (п. 2). Внешняя граница исключительной экономической зоны находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря<sup>4</sup>, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации (п. 3). Таким образом, районы Ic и IIc расположены в границах ИЭЗ и ограничения судоходства могут вводиться в соответствии с указанным федеральным законом, международными договорами и нормами международного права.

Правовые основы ограничения судоходства в исключительной экономической зоне любого государства опираются, прежде всего, на положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ЮНКЛОС), которая ратифицирована Российской Федерацией в 1997 г. В соответствии с пунктом 1 статьи 211 ЮНКЛОС государства, действуя через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, устанавливают международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и содействуют установлению таким же образом, по мере необходимости, систем путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды, включая побережье, и ущерб от загрязнения связанным с ним интересам прибрежных государств. Такие нормы и стандарты аналогичным образом по мере необходимости периодически пересматриваются.

Специальные положения пункта 5 статьи 211 ЮНКЛОС предусматривают возможность принятия прибрежными государствами в своих ИЭЗ законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов при условии их соответствия общепринятым международным нормам и стандартам, установленным через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию, и вводящие в действие такие нормы и стандарты.

В случаях, когда общепринятые международные нормы и стандарты не отвечают особым условиям и прибрежное государство имеет разумные основания считать, что определенный, четко обозначенный район его ИЭЗ представляет собой такой район, в котором по признанным техническим причинам, связанным с океанографическими и экологическими условиями, а также с использованием этого района или защитой его ресурсов и с особым характером движения судов в нем, требуется принятие специальных обязательных мер для предотвращения загрязнения с судов, прибрежное государство может после соответствующих консультаций через компетентную международную организацию с любыми другими заинтересованными государствами направить в отношении такого района сообщение этой организации с приложением научных и технических доказательства в поддержку этого (п. 6(a) ст. 211 ЮНКЛОС), а также информацию о необходимых приемных устройствах.

В течение двенадцати месяцев после получения сообщения соответствующего прибрежного государства компетентная международная организация определяет, соответствуют ли условия в таком районе вышеизложенным требованиям. Если организация вынесет такое определение, то прибрежное государство может принять в отношении этого района законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, осуществляя такие международные нормы и стандарты или практику

мореплавания, которые признаются этой ИМО применимыми к «особым районам». Эти законы и правила становятся применимыми к иностранным судам лишь по истечении пятнадцати месяцев после представления упомянутого сообщения организации. В соответствии с пунктом 6(b) статьи 211 ЮНКЛОС прибрежные государства обязаны опубликовывать границы любого такого определенного, четко обозначенного района. Очевидно, что речь в данном случае идет о так называемых «особых районах», предусмотренных положениями МАРПОЛ 73/78, полномочиями по определению и назначению которых наделена ИМО.

В соответствии с пунктом 6(c) статьи 211 ЮНКЛОС прибрежные государства, намеревающиеся принять в отношении такого района дополнительные законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, представляют вышеупомянутое сообщение и одновременно уведомляют об этом организацию. Важно, что дополнительные законы и правила могут затрагивать сброс или практику мореплавания, но не стандарты проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования судов, отличающиеся от общепринятых международных норм и стандартов. Такие законы и правила становятся применимыми в отношении иностранных судов через пятнадцать месяцев после представления упомянутого сообщения организации при условии, что эта организация даст на это свое согласие в течение двенадцати месяцев после представления упомянутого сообщения.

ЮНКЛОС предоставляет прибрежным государствам право вводить ограничения судоходства (морские коридоры и схемы разделения движения) в отношении морских районов, находящихся за пределами территориального моря, в проливах, используемых для международного судоходства (ст. 41 ЮНКЛОС), а также в водах архипелагов (ст. 53 ЮНКЛОС). Указанные положения, тем не менее, неприменимы к рассматриваемым здесь приоритетным районам ввиду того, что они не являются водами архипелагов или проливов, используемых для международного судоходства.

При рассмотрении вопроса ограничений судоходства необходимо также учитывать возможность создания так называемых «зон безопасности». В соответствии со статьей 5 Конвенции ООН о континентальном шельфе 1958 г.<sup>5</sup> разведка континентального шельфа и разработка его естественных богатств не должны создавать неоправданной помехи судоходству, рыболовству или охране живых ресурсов моря (п. 1). При создании на континентальном шельфе установок и иных сооружений государству принадлежит право создавать «зоны безопасности» вокруг этих сооружений и установок и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны (п. 2). Зоны безопасности могут простираться на расстояние 500 метров вокруг возведенных сооружений и других установок, считая от каждой точки их наружного края. Суда всех национальностей обязаны соблюдать эти зоны безопасности (п. 3).

Аналогичные положения содержатся в ЮНКЛОС пунктах 4 и 5 статьи 60 ЮНКЛОС. Так, прибрежное государство может при необходимости устанавливать вокруг искусственных островов, установок и сооружений разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений (п. 4). Эти зоны должны разумно соотноситься с характером и функцией искусственных островов, установок или сооружений, а их ширина не должна превышать 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией.

О протяженности зон безопасности должно даваться надлежащее оповещение (п. 5). Все суда должны уважать эти зоны безопасности и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений и зон безопасности (п. 6. ст. 211 ЮНКЛОС). Правила

---

<sup>4</sup> См.: Перечень координат внешних границ экономической зоны РФ в районе Баренцева моря и Северного Ледовитого океана. Извещения мореплавателям. 2011. № 9952. 36 с.

<sup>5</sup> См.: Конвенция о континентальном шельфе (заключена в г. Женеве 29.04.1958, вступила в силу для СССР 10.06.1964 г.) // Ведомости ВС СССР. 1964. N 28. Ст. 329.



создания зон безопасности и ограничения судоходства в них приняты Ассамблеей ИМО в 1989 г.<sup>6</sup> и подлежат применению с учетом положений постановления подкомитета по безопасности мореплавания КБМ от 7 декабря 2010 г.<sup>7</sup> Следует полагать, что в силу пункта 5 статьи 60 ЮНКЛОС ширина зон безопасности определяется (устанавливается) прибрежным государством самостоятельно, если она не превышает 500 метров. В случаях, если по каким-либо обстоятельствам необходимо установить более обширную зону безопасности, то необходимо одобрение ИМО.

В целях реализации прав Российской Федерации как прибрежного государства приняты федеральные законы «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г.<sup>8</sup> и «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г.<sup>9</sup>

В соответствии с пунктом 3 статьи 5 Федерального закона N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. Российская Федерация, осуществляя суверенные права и юрисдикцию в ИЭЗ, обязуется не препятствовать осуществлению прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, в том числе свободы судоходства. Кроме того, в пункте 1 статьи 6 закреплено право любых государств пользоваться свободой судоходства, а также другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, связанными с эксплуатацией судов. Указанные права должны осуществляться с соблюдением указанного Закона и международных договоров Российской Федерации, а также при условии обеспечения защиты и сохранения окружающей среды, в том числе морской среды и природных ресурсов исключительной экономической зоны (п. 2 ст. 6).

Федеральный закон N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. также предусматривает особые права Российской Федерации в отношении защиты и сохранения «покрытых льдом районов» и «особых районов». Так, в соответствии со статьей 32 предусмотрено право Российской Федерации в одностороннем порядке вводить и обеспечивать соблюдение особых правил в отношении судоходства в отношении «покрытых льдом районов». К ним относятся районы в пределах ИЭЗ, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды может причинить тяжкий вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. Определение «покрытого льдом района», использованное в Федеральном законе N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г., полностью соответствует определению статьи 234 ЮНКЛОС.

Федеральный закон N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. также устанавливает право Российской Федерации устанавливать зоны безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе. В настоящее время внешние границы континентального шельфа в Баренцевом море совпадают с внешними границами ИЭЗ. Поэтому положения указанного Закона распространяются на приоритетные районы (Ic и IIc). В соответствии со статьей 16 данного Закона вокруг искусственных островов, установок и сооружений устанавливаются зоны безопасности, которые простираются не более чем на 500 метров от каждой точки внешнего края искусственных островов, установок и сооружений.

Отметим, что принятые в целях реализации прав Российской Федерации как прибрежного государства федеральные законы «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. и «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г., тем не менее:

- не содержат конкретных мер ограничения судоходства в исключительной экономической зоне Российской Федерации;

<sup>6</sup> См.: A.671(16) Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures (Зоны безопасности и зоны мореплавания вокруг прибрежных сооружений).

<sup>7</sup> См.: SN.1/Circ.295.

<sup>8</sup> Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. // СЗ РФ. 1995. N 49. Ст. 4694.

- прямо не указывают федеральные органы государственной власти, уполномоченные разрабатывать и устанавливать такие ограничения.

---

<sup>9</sup> Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. // СЗ РФ.1998. № 51. Ст. 6273.

## II. ЦЕЛИ И ВИДЫ ОГРАНИЧЕНИЙ

Правовую основу ограничений судоходства в исключительной экономической зоне составляют международные договоры Российской Федерации, поэтому необходимо исходить из того, что существует достаточно широкий круг документов, содержащих указания на конкретные меры ограничения судоходства и порядок их введения. Наиболее значимыми с точки зрения ограничений собственно судоходства следует признать следующие документы:

- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (ЮНКЛОС);
- Конвенции о Международной морской организации (ИМО);
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года с поправками (СОЛАС-74) и Протокол 1988 года к ней;
- Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года с поправками (МППСС-72);
- Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененная Протоколом 1978 года к ней, с поправками (МАРПОЛ 73/78).

В соответствии с пунктом «j» статьи 15 Конвенции о Международной морской организации (ИМО), Ассамблея выносит рекомендации членам Организации относительно принятия правил и руководств, касающихся безопасности на море, и предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также других вопросов, касающихся воздействия судоходства на морскую среду, которые возложены на ИМО международными документами или в соответствии с ними, или поправок к таким правилам и руководствам, которые были ей переданы. Так, в соответствии с правилами V/8 и V/8-1 СОЛАС-74, правилом 1(в) МППСС-72, ИМО является единственной организацией, уполномоченной определять и принимать системы разделения движения, меры по установлению путей движения, иные, чем системы разделения движения, и системы судовых сообщений на международном уровне (включая установление и замену архипелажных морских коридоров).

29 ноября 2001 г. Ассамблея ИМО приняла резолюцию A.927(22) «Руководство по назначению особых районов согласно МАРПОЛ 73/78 и руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов»<sup>10</sup>. Согласно пункту 3 указанной резолюции обзор Руководств поручен Комитету по защите морской среды (МРЕС) и Комитету по безопасности на море (MSC).

В рамках особых районов возможно установление ограничений только по выбросам (запрет или ограничение), но не по маршрутам следования. В рамках особо уязвимых морских районов возможно ограничение судоходства средствами, предусмотренными системой установления путей движения. Виды ограничений в рамках системы установления путей движения установлены резолюцией Ассамблеи ИМО A.572(14)<sup>11</sup>, на которую ссылается резолюция A.927(22). В соответствии с данной резолюцией назначение системы установления путей движения заключается в повышении безопасности плавания в районах, где сходятся потоки движения судов, и в районах с большой интенсивностью движения или там, где свобода движения судов затруднена ограниченным морским пространством, наличием препятствий, ограниченными глубинами или неблагоприятными метеорологическими условиями. Точные цели любой системы установления путей зависят от конкретных опасных обстоятельств, влияние которых эта система позволит уменьшить, однако они могут включать все или некоторые из следующих целей (п. 1.2 Приложения к резолюции A.572(14)):

- разделение встречных потоков движения таким образом, чтобы уменьшить вероятность аварии при сближении встречных судов;
- уменьшение опасности столкновения судов, следующих в установленных полосах движения, с

<sup>10</sup> См. также A.982(24).

<sup>11</sup> A.572(14) General Provisions on Ships' Routeing, (as amended by MSC.71(69), MSC.165(78), SN/Circ.115, SN/Circ.119, SN/Circ.127, SN/Circ.176, SN/Circ.185, SN/Circ.199, SN/Circ.215, SN/Circ.237, SN/Circ.241 and SN.1/Circ.275 (MSC.280(85))). Резолюция ИМО A.572(14) «Общие положения об установлении путей движения судов».

- судами, пересекающими эти полосы;
- упрощение схемы потока судов в районах схождения путей;
  - организация потока безопасного движения в районах интенсивной разведки или разработки морских ресурсов;
  - организация потока движения в районах, где плавание всех судов или некоторых типов судов опасно или нежелательно, либо около таких районов;
  - уменьшение риска посадки на мель путем разработки специального руководства для судов в районах, где глубины недостоверные или критические;
  - направление потока движения на достаточном расстоянии от районов рыболовства или организация движения через районы рыболовства.

Под системой установления путей понимается порядок организации движения, основанный на использовании определенных методов, реализуемых с помощью отдельных элементов этой системы, или комбинации таких элементов, которые будут рассмотрены далее.

### **III. ВИДЫ ОГРАНИЧЕНИЙ В РАМКАХ СИСТЕМЫ УСТАНОВЛЕНИЯ ПУТЕЙ ДВИЖЕНИЯ**

В соответствии с пунктом 2 Приложения к резолюции А.572(14) под системой установления путей понимается любая система, состоящая из одного или более путей, или меры по установлению путей, направленные на уменьшение вероятности аварий. Такая система может включать системы разделения движения, двусторонние пути, рекомендованные фарватеры, районы, которых следует избегать, зоны прибрежного плавания, районы кругового движения, районы повышенной осторожности плавания и глубоководные пути.

**Система разделения движения** (п. 2.1.2) (термин по МППСС-72). Мера по установлению путей, направленная на разделение встречных потоков движения судов, путем соответствующих средств и установления полос движения. В соответствии с правилом 1 (d) МППСС-72 могут приниматься ИМО.

В случае принятия ИМО системы разделения движения согласно Правилу 10 «Плавание по системам разделения движения» МППСС-72 должны соблюдаться следующие требования.

(b) Судно, использующее систему разделения движения, должно:

(i) следовать в соответствующей полосе движения в принятом на ней общем направлении потока движения;

(ii) держаться, насколько это практически возможно, в стороне от линии разделения движения или от зоны разделения движения;

(iii) в общем случае входить в полосу движения или покидать ее на конечных участках, но, если судно покидает полосу движения или входит в нее с любой стороны, оно должно делать это под возможно меньшим углом к общему направлению потока движения.

(c) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать пересечения полос движения, но если оно вынуждено пересекать полосу движения, то должно делать это, насколько возможно, под прямым углом к общему направлению потока движения.

(d) Суда, которые могут безопасно использовать для транзитного прохода соответствующую полосу движения в системе разделения, не должны в общем случае использовать зоны прибрежного плавания. Однако суда длиной менее 20 м и парусные суда могут использовать зоны прибрежного плавания во всех случаях.

(e) Судно, если оно не пересекает систему разделения движения, не входит в полосу движения или не выходит из нее, не должно в общем случае входить в зону разделения движения или пересекать линию разделения движения, кроме:

(i) случаев крайней необходимости для избежания непосредственной опасности;

(ii) случаев, когда это связано с ловом рыбы в пределах зоны разделения движения,

(f) судно, плавающее вблизи конечных участков системы разделения движения, должно соблюдать особую осторожность.

(g) Судно должно, насколько это практически возможно, избегать постановки на якорь в пределах системы разделения движения или вблизи от ее конечных участков.

(h) Судно, не использующее систему разделения движения, должно держаться от нее на достаточно большом расстоянии.

i) Судно, занятое ловом рыбы, не должно затруднять движение любого другого судна, идущего в полосе движения.

(j) Судно длиной менее 20 м или парусное судно не должно затруднять безопасное движение судна с механическим двигателем, идущего в полосе движения.

(k) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято деятельностью по поддержанию безопасности мореплавания в системе разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила в такой степени, в какой это необходимо для выполнения этой деятельности.

(l) Судно, ограниченное в возможности маневрировать, когда оно занято работами по прокладке, обслуживанию или поднятию подводного кабеля в пределах системы разделения движения, освобождается от выполнения требований этого Правила настолько, насколько это необходимо для выполнения этих работ.

**Зона или линия разделения движения** (п. 2.1.3) (термин по МППСС-72). Зона или линия, разделяющая полосы движения, в которых суда следуют в противоположных или почти противоположных направлениях; либо отделяющая полосу движения от прилегающего района моря; либо отделяющая полосы движения, предназначенные для отдельных типов судов, следующих в том же направлении.

**Полоса движения** (п. 2.1.4) (термин по МППСС-72). Район с определенными границами, в пределах которого установлено одностороннее движение. Естественные препятствия, включая те, которые образуют зоны разделения, могут служить границей полосы движения.

**Район кругового движения** (п. 2.1.5). Мера по установлению путей, включающая точечную или круговую зону разделения и кольцевую полосу движения в определенных пределах. Плавание в районе кругового движения осуществляется против часовой стрелки вокруг центра или центральной зоны разделения движения.

**Зона прибрежного плавания** (п. 2.1.6) (термин по МППСС-72). Мера по установлению путей в определенном районе, расположенном между прибрежной границей системы разделения движения и прилегающим берегом, применяется в соответствии с положениями правила 10d Международных правил предупреждения столкновения судов в море (МППСС) 1972 года с поправками. Согласно этому правилу суда, которые могут безопасно использовать для транзитного прохода соответствующую полосу движения в системе разделения, не должны в общем случае использовать зоны прибрежного плавания. При этом суда длиной менее 20 м и парусные суда могут использовать зоны прибрежного плавания во всех случаях.

**Двусторонний путь** (п. 2.1.7). Полоса с определенными границами, внутри которой установлено двустороннее движение для обеспечения безопасного прохода судов через районы, где плавание затруднено или опасно.

**Рекомендованный путь** (п. 2.1.8). Полоса неопределенной ширины для удобства судов в створе, которая часто обозначается осевой линией буев.

**Рекомендованный фарватер** (п. 2.1.9). Полоса, которая специально обследована с тем, чтобы, насколько возможно, гарантировать, что она свободна от опасностей, и в пределах которой рекомендуется плавать судам.

**Глубоководный путь** (п. 2.1.10). Полоса с определенными границами, тщательно обследованная в

отношении чистоты морского дна и подводных препятствий до обозначенной на карте глубины.

**Район повышенной осторожности плавания** (п. 2.1.11). Мера по установлению путей в районе с определенными границами, в пределах которого суда должны следовать с особой осторожностью и может быть рекомендовано направление потока движения судов.

**Район, который следует избегать** (п. 2.1.12). Мера по установлению путей в районе с определенными границами, особо опасном для мореплавания, или в котором особенно важно избегать аварий и который следует избегать всем судам или определенным типам судов.

**Установленное направление потока движения** (п. 2.1.13). Направление потока движения, указывающее направление движения, установленное в системе разделения движения.

**Рекомендованное направление потока движения** (п. 2.1.14). Направление потока движения, указывающее рекомендованное направление движения, в котором нецелесообразно или нет необходимости принимать установленное направление потока движения.

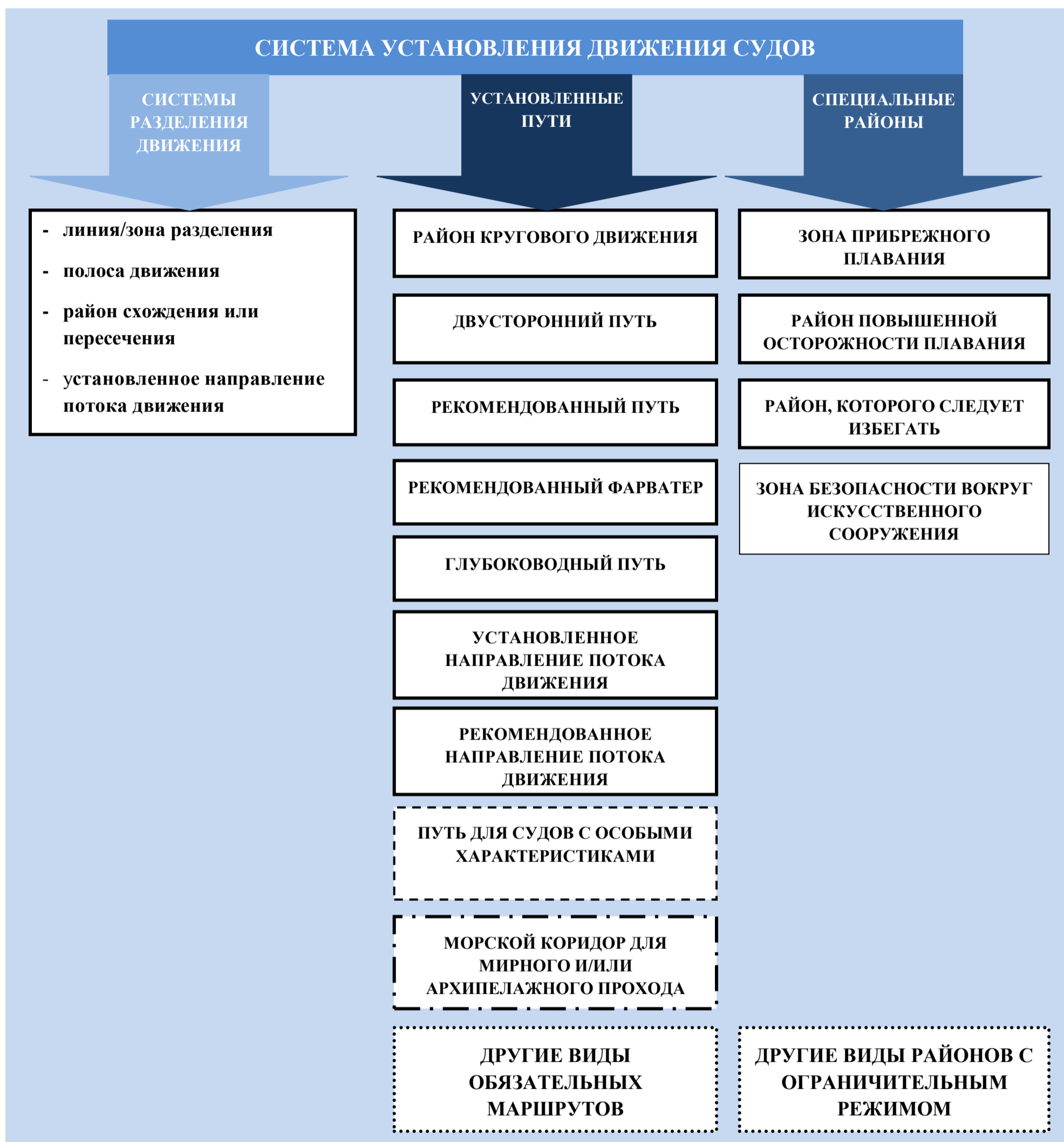
Процесс принятия систем установленных путей инициируется заинтересованным государством или группой государств. Выбор и разработка систем установления путей является в первую очередь обязанностью заинтересованных правительств (п. 3.7).

Правительство, предлагающее новую систему установления путей или изменение принятой системы, любая часть которой находится за пределами его территориального моря, должно проконсультироваться с ИМО с тем, чтобы такая система могла быть принята или изменена ИМО для международного использования. Заинтересованное государство должно представить все необходимые сведения, в частности, касающиеся номера, даты издания и, если возможно, геодезической системы на основе которой издана справочная карта, используемая для планирования системы установления путей (п. 3.8 Приложения к резолюции А.572(14)).

В ходе Ассамблеи ИМО 1997 г. на основании пункта «j» статьи 15 Конвенции о Международной морской организации была принята резолюция А.858(20). Данная Резолюция с учетом необходимости ускоренной процедуры принятия систем разделения движения, мер по установлению путей движения, иных чем системы разделения движения, включая установление и замену архипелажных морских коридоров, и систем судовых сообщений, а также поправок к ним, постановила, что все вышеупомянутые функции должны осуществляться от имени Организации Комитетом по безопасности на море (КБМ). Заявки подаются в Подкомитет по безопасности мореплавания (NAV), который осуществляет рассмотрение и одобрение. В случае одобрения заявки она передается на утверждение в Комитет по защите морской среды (КЗМС)<sup>12</sup>. После принятия мер, предлагаемых в заявке, Секретариат ИМО издает циркуляр «COLREG.2».

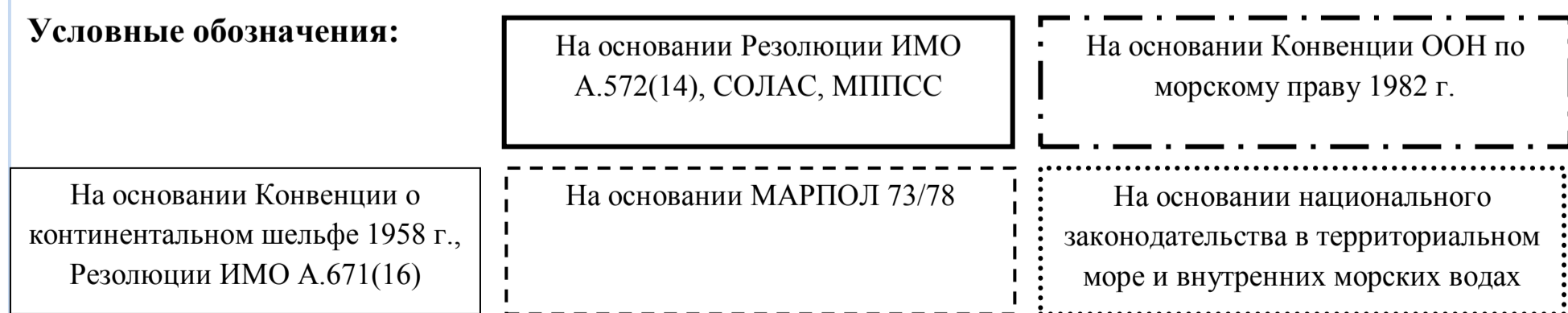
---

<sup>12</sup> Подробная процедура рассмотрения заявки описана в разделе IV.



**Рис. 4. Виды ограничений судоходства.**

**Условные обозначения:**



#### IV. НАЗНАЧЕНИЕ ОСОБЫХ РАЙОНОВ И ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ

Согласно Приложению 1 к резолюции А.927(22) «Руководство по назначению особых районов согласно МАРПОЛ 73/78 и руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов»<sup>13</sup> под «особым районом» понимается «морской район, где по признанным техническим причинам, относящимся к его океанографическим и экологическим условиям и специфике судоходства, по нему необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения моря нефтью, вредными жидкими веществами или мусором, в зависимости от конкретного случая». В соответствии с МАРПОЛ 73/78 эти такие районы обеспечиваются более высоким уровнем защиты, чем другие районы моря посредством введения правил, ограничивающих выбросы в морскую среду отдельных видов веществ. Назначение особого района в связи с *интенсивностью судоходства* допускается, если морской район используется судами в такой степени, что сброс ими вредных веществ в процессе эксплуатации в соответствии с требованиями МАРПОЛ 73/78 к районам, не являющимся особыми, будет неприемлемым в свете существующих в районе океанографических и экологических условий.

Согласно пункту 1.2 Пересмотренного руководства по определению и назначению особо уязвимых морских районов<sup>14</sup> (ОУМР), ОУМР является районом, который требует особой защиты посредством действий со стороны ИМО вследствие его значения в силу признанных экологических, социально-экономических или научных характеристик и поскольку эти характеристики могут быть уязвимыми с точки зрения ущерба, причиняемого в результате международной судоходной деятельности, или известной угрозы ущерба от такой деятельности. В рамках ОУМР могут вводиться меры ограничения судоходства, предусмотренные МППСС-72 и СОЛАС-74.

##### 4.1 Назначение особого района

Критерии и процедуры по назначению особого района установлены разделом 3 Руководства по назначению особых районов согласно МАРПОЛ 73/78 (Приложение 1 к Резолюции А.927(22)). Выделяется 3 группы взаимосвязанных оснований назначения особого района: океанографических, экологических и связанных с судоходством (интенсивность судоходства).

Назначение особого района по *океанографическим основаниям* (критериям) допускается при условии, что район характеризуется океанографическими условиями, которые могут вызывать концентрацию или сохранение вредных веществ в водах или осадках района, включая:

- особый характер циркуляции (например, зоны конвергенции и круговые течения) или
- температурная и солевая стратификация;
- большая продолжительность пребывания, вызываемая низким уровнем циркуляции водных масс (низкий темп смены воды);
- экстремальная ледовая обстановка; и
- неблагоприятный ветровой режим.

Назначение особого района по *экологическим основаниям* допускается, при наличии обстоятельств (условий), указывающих на то, что защита района от вредных веществ необходима для сохранения:

- морских видов, запасы которых подорваны, которые находятся в опасности или под угрозой исчезновения;
- зон высокой естественной продуктивности (таких, как фронты, районы подъема вод, круговые течения);
- районов нереста, размножения и нагула важных морских видов и районов, по которым проходят пути миграции морских птиц и морских млекопитающих;

<sup>13</sup> См. также А.982(24).

<sup>14</sup> См.: Резолюция А.982(24) от 1 декабря 2005 г., согласно которой Приложение 2 к резолюции А.927(22) «Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов» было заменено новой редакцией Приложения 2, которое носит название «Пересмотренное руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов».



- редких или легко уязвимых экосистем, таких как коралловые рифы, мангровые заросли, покрытые водорослями отмели и водно-болотистые угодья; и
- критических мест обитания морских живых ресурсов, включая запасы рыб, и/или зон, имеющих важнейшее значение для поддержания больших морских экосистем.

В соответствии с Руководством подлежит учету также наличие других источников загрязнения и наличие плана управления ресурсами. Согласно пункту 2.9 Руководства, подлежит учету вклад в загрязнение морского района других источников загрязнения (загрязнение с суши, захоронение отходов и извлеченных при дноуглубительных работах материалов, а также атмосферные осадки). Предложения будут рассматриваться как «более обоснованными», если принимаются или запланированы меры по предотвращению, уменьшению загрязнения морской среды из этих источников и борьбе с таким загрязнением. Согласно пункту 2.10 Руководства, следует рассматривать уровень режима управления районом. Предложения о назначении особого района будут более обоснованными, если принимаются меры по управлению ресурсами района.

Предложение о назначении данного морского района в качестве особого района представляются на рассмотрение Комитета по защите морской среды (КЗМС) в соответствии с правилами представления документов, принятыми ИМО<sup>15</sup>. Предложение о назначении морского района в качестве особого района должно содержать:

- проект поправки к МАРПОЛ 73/78 в качестве официальной основы для назначения; и
- справочный документ, в котором излагается вся соответствующая информация, поясняющая необходимость назначения.

Справочный документ должен содержать следующую информацию.

1. Определение района, назначение которого предлагается, включая его точные географические координаты. Наличие справочной карты является обязательным.

2. Указание на тип предлагаемого особого района. Предложения могут одновременно выдвигаться в отношении Приложений I, II и V к МАРПОЛ 73/78, однако предложения по каждому Приложению должны представляться и оцениваться по отдельности.

3. Общее описание района, включая информацию, касающуюся:

- океанографии;
- экологических характеристик;
- социального и экономического значения;
- научного и культурного значения;
- воздействия на окружающую среду, оказываемого загрязнением с судов;
- иного воздействия на окружающую среду;
- уже принятых мер по защите района.

Общее описание может сопровождаться приложениями, содержащими более подробные материалы, или ссылками на доступную документацию.

4. Анализ того, каким образом рассматриваемый морской район отвечает критериям назначения особых районов.

5. Информация о наличии достаточных приемных сооружений в предлагаемом особом районе, поскольку требования по назначению особого района могут осуществляться лишь в том случае, если для судов предусмотрены достаточные приемные сооружения в соответствии с положениями МАРПОЛ 73/78.

6. В справочном документе также необходимо изложить подробные требования относительно сбросов согласно Приложениям I, II и V к МАРПОЛ 73/78 в действующей редакции.

#### **4.2 Назначение ОУМР**

<sup>15</sup> Официальная процедура внесения поправок применительно к предложениям о назначении особых районов изложена в статье 16 МАРПОЛ 73/78.

Определение и назначение особо уязвимых морских районов осуществляется в соответствии с резолюцией Ассамблеи ИМО А.982(24) от 1 декабря 2005 г. «Пересмотренное руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов».

Определение любого ОУМР и принятие соответствующих защитных мер требуют рассмотрения трех неотъемлемых компонентов: особых экологических условий района, его уязвимости (чувствительности) к воздействию международного судоходства, а также наличия соответствующих защитных мер в рамках компетенции ИМО с целью устранения опасностей, связанных с определенными аспектами судоходства (п. 1.5 Руководства). Экологические, социально-экономические и научные критерии для определения особо уязвимого морского района установлены в разделе 4 Руководства, и любой из изложенных критериев может быть основанием для определения ОУМР.

Согласно пункту 3.1 Руководства ИМО является единственным международным органом, ответственным за назначение районов в качестве особо уязвимых морских районов и принятие соответствующих защитных мер. Соответствующие защитные меры охватывают ограничения судоходства, изложенные в разделе III настоящего отчета (см. также рис.4). Заявление о назначении ОУМР и принятии соответствующих защитных мер или поправка к нему могут быть представлены ИМО только государством-членом ИМО («правительством-членом»).

Заинтересованное в назначении ОУМР государство должно представить в комитет по защите морской среды (КЗМС) заявление на основе критериев (раздел 4 Руководства), информацию о уязвимости района к неблагоприятному воздействию международного судоходства (раздел 5 Руководства), предлагаемые соответствующие защитные меры (раздел 6 Руководства), необходимые для предотвращения, снижения или устранения уязвимости.

Заявление должно содержать 2 части: Часть I «Описание, значение района и уязвимость» и Часть II «Надлежащие соответствующие защитные меры и компетенция ИМО в одобрении и принятии таких мер». Требования к содержанию заявления содержатся в разделе 7 Руководства и предполагают глубокую проработку экологических, географических, социально-экономических, навигационных и правовых аспектов предлагаемых изменений режима судоходства. В соответствии с пунктом 8.3.1.2 Руководства приветствуется представление приложением к заявке морских карт и другой информации документов в ее обоснование по разделам, необходимым для назначения ОУМР. Кроме того, ИМО поощряет заинтересованные государства обращаться в Организацию за технической помощью в подготовке заявки (п. 3.1 Руководства).

Собственно процедура рассмотрения и принятия решения установлена Разделом 8 Руководства. Так, в силу пункта 8.3.1.1 Руководства ответственным органом ИМО за рассмотрение заявлений о назначении ОУМР является Комитет по защите морской среды (КЗМС). Процесс назначения ОУМР в рамках ИМО, таким образом, начинается с представления в КЗМС соответствующего заявления заинтересованного государства.

КЗМС рассматривает заявление на предмет его соответствия установленной форме (структуре) и, при необходимости должен назначить техническую группу, состоящую из представителей, обладающих специальными знаниями в области экологии, науки, судоходства и права (п. 8.3.1.2). Любая техническая группа должна представить КЗМС отчет о результатах изучения заявления, в котором содержатся соответствующие выводы (п. 8.3.1.3), в том числе результат оценки заявления (8.3.1.4).

В случае положительного заключения экспертной группы, по итогам рассмотрения КЗМС должен одобрить назначение района «в принципе» и информировать о результатах рассмотрения надлежащие подкомитет, комитет (таким может быть и собственно КЗМС) или Ассамблею, в компетенцию которых входит рассмотрение конкретных соответствующих защитных мер, предлагаемых для района (п. 8.3.2).

Соответствующий подкомитет или комитет, в адрес которых поступили документы заинтересованного государства, должны изучить заявку на предмет соответствия процедурам, критериям или другим требованиям

юридических документов, на основании которых предлагается соответствующая мера. По вопросам, связанным с заявкой, подкомитет может обращаться за консультацией в КЗМС (п. 8.3.3).

В соответствии с пунктом 7.10 Руководства, заинтересованное государство должно представить отдельное предложение в соответствующий подкомитет или комитет на одобрение любой новой соответствующей защитной меры. Такое предложение должно удовлетворять требованиям, предъявляемым документом, на основании которого предлагается введение такой меры (например, МАРПОЛ 73/78, МППСС-72, СОЛАС-74 и др.). Соответственно, КЗМС не может одобрить ОУМР без одобрения предлагаемых защитных меры компетентным органом ИМО (соответствующим подкомитетом, комитетом или Ассамблеей). ОУМР может быть назначен КЗМС после одобрения соответствующих защитных мер компетентным органом ИМО (надлежащим подкомитетом, комитетом или, при необходимости, Ассамблеей) (п. 8.3.7).

Если соответствующая защитная мера не получила одобрения компетентного органа ИМО, КЗМС имеет право отклонить заявку по ОУМР полностью или предложить предлагающему государству представить новые предложения по таким мерам (п. 8.3.4).

В отношении мер, которые требуют одобрения Комитетом по безопасности на море (КБМ), подкомитет должен направить свою рекомендацию об одобрении соответствующих защитных мер КБМ или, если подкомитет по безопасности мореплавания отклонит эти меры, информировать КБМ и КЗМС, а также и объяснить причины своего решения. КБМ должен рассмотреть любые такие рекомендации и, если меры должны быть приняты, уведомить КЗМС о своем решении (п. 8.3.5).

Обязанность проинформировать заинтересованное государство об отрицательном результате рассмотрения возлагается на КЗМС. При необходимости КЗМС может предложить соответствующему государству представить дополнительную информацию (п. 8.3.6).

Таким образом, заявление на создание ОУМР, должно содержать надлежащее обоснование каждой из предлагаемых в рамках ОУМР ограничений судоходства. Анализ процедуры принятия решения об ОУМР показывает, что, в целом, вопрос о принятии или отклонении предлагаемых мер ограничения судоходства в большой степени зависит от заключения Подкомитета по безопасности мореплавания, который подчиняется КБМ. В целях реализации своих функций Комитет по безопасности на море (КБМ) 6 января 2003 г. принял в виде циркулярного письма (MSC/Circ.1060<sup>16</sup>) правила подготовки предложений об установлении систем движения судов и систем судовых сообщений. Указанная резолюция определяет порядок разработки предложений, в том числе требования к их содержанию, соблюдение которого, по сути, является ключевым для одобрения заявки.

#### **4.3 Формальная (формализованная) оценка безопасности**

Впервые временное руководство по формальной оценке безопасности (FSA) было принято совместными решениями КБМ и КЗМС в 1998 г. (MSC/Circ.829-МЕРС/Circ.335). В 2002 г. решениями этих комитетов ИМО было принято «Руководство по формальной оценке безопасности (ФОБ) для использования в процессе принятия решений в ИМО»<sup>17</sup>. По итогам 91-й сессии КБМ был одобрен проект КБМ-КЗМС Пересмотренного руководства по формальной оценке безопасности (ФОБ) для использования в процессе принятия решений ИМО, однако пересмотренное руководство пока не вступило в силу.

В соответствии с резолюцией Ассамблеи ИМО А.900(21)<sup>18</sup>, всем комитетам ИМО, подчиняющихся Совету (к которым относятся КБМ и КЗМС), предписано максимально широко использовать формальную оценку безопасности (ФОБ) при осуществлении нормотворческих функций. Начиная с 2003 года вопросы формальной

<sup>16</sup> MSC/Circ.1060. Guidance note on the preparation of proposals on ships' routing systems and ship reporting systems for submission to the sub-committee on safety of navigation.

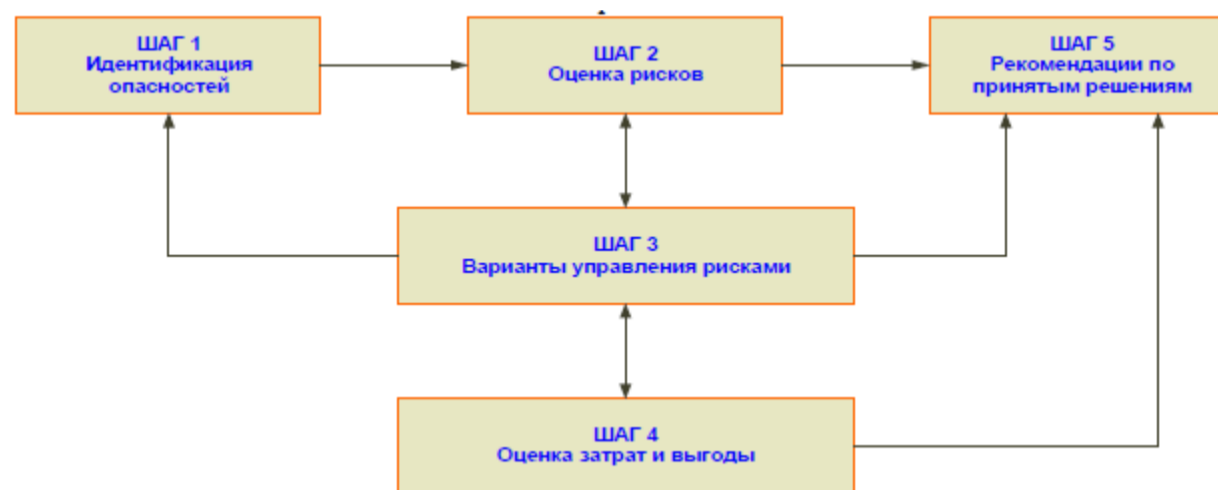
<sup>17</sup> См.: MSC/Circ.1023/МЕРС/Circ.392 The Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process (as amended by MSC/Circ.1180-МЕРС/Circ.474 and MSC-МЕРС.2/Circ.5). Текст Руководства на русском языке по состоянию на 2005 год приводится в издании: Руководство по формальной оценке безопасности (ФОБ) для использования в процессе принятия решений в ИМО. MSC/Circ.1023-МЕРС/Circ.392 с поправками (на русском и английском языках). СПб.: ЦНИИМФ, 2011. - 138 с.

<sup>18</sup> См.: А.900(21). Objectives of the Organization in the 2000s.

оценки безопасности являются обязательными пунктами повестки дня КБМ и КЗМС, а результаты формальной оценки безопасности за редким исключением неизменно ложатся в основу решений об ограничении судоходства<sup>19</sup>.

Формализованная оценка безопасности (ФОБ) на море под эгидой ИМО направлена на создание согласованной структуры для управления риском и безопасностью на море. ФОБ предназначена для упрощения существующих правил и обеспечения в дальнейшем большего соответствия этих правил требованиям безопасности. ФОБ основан на культуре оценки риска, принятое для того, чтобы помочь создать новые стандарты безопасности с учетом влияния всех возможных факторов. Необходимость ее создания и применения вызвана многочисленными авариями на море и последующими за ними сериями важных докладов, анализирующих эти случаи и дающих рекомендации для уменьшения вероятности возникновения подобных случаев и улучшения методов и практики безопасности на море.

По определению, данному ИМО, ФОБ состоит из пятиступенчатого процесса, включающего выявление опасностей, оценку риска, разработку вариантов по управлению рисками, оценку издержек/выгод и выработку рекомендаций по принятию решений<sup>20</sup> (см. рисунок 5).



**Рис. 5. Общая схема формальной оценки безопасности по правилам ИМО<sup>21</sup>.**

ФОБ определяет: необходимость предвидеть проблемы, прежде чем они разовьются в аварию; концепцию “hazard” - опасность и “risk” - риск; выгоды применения ФОБ. Методология ФОБ позволяет разделить задачу управления рисками и безопасностью на море на несколько частей.

Для идентификации опасности используется структурный подход (метод):

- определение проблем региона (географические, тип судов и тд);
- определение судоходных путей региона;
- определение безопасности порта (буксирное и ледокольное обеспечение, необходимость и возможность пополнения запасов, безопасность причалов и др.);
- определение возможных опасностей (навалы на причал, столкновение, затопление судна, пожар, взрыв, отказ РУ, отказ ГД, обесточивание, отказ ГК, отказ РЛС, посадка на мель, повреждение корпуса во льдах, и др.);
- построение графика (структуры) развития ситуации при возникновении опасности;
- определение причин и последствий случая;
- определение приоритетности (последовательности) развития происшедшего случая, учитывая доступные сведения, взвешенные выводы и решения.

Оценка риска - это попытка выразить риск в количественном варианте (числами). Результат оценки может быть представлен графически. Основание графика берется как начальная точка характерных (по виду) категорий

<sup>19</sup> См.: Christos A. Kontovas<sup>1</sup> and Harilaos N. Psaraftis. Formal Safety Assessment: A Critical Review // Marine Technology. Vol. 46. No. 1. January 2009. P. 45–59.

<sup>20</sup> См.: Consolidated text of the Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rulemaking process (MSC/Circ. 1023 — MERC/Circ.392. 14.05.2007). 62 p.

<sup>21</sup> Каплин Е.И. Управление рисками морских операций при строительстве шельфовых нефтегазовых сооружений на основе формализованной оценки безопасности // Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 129/2012. С. 96 – 99.

(подкатегорий) аварийных случаев, которые могут быть определены (подсчитаны) по условиям частоты для типов судов, географических районов и т.д. Причины и развитие случаев могут быть определены как факторы в построении графика ошибок и случаев. Вероятность события аварийного случая и значимость последствий такого случая зависят от факторов: управляемое решение, особенности механизмов, эксплуатационные процедуры, человеческий фактор и время. Статистика аварий на море используется для выработки стандартов безопасности. В такой статистике учитывается влияние изменений указанных факторов. Особо это важно в судоходстве, где влияние переменных значительно. Применение техники количественной оценки риска предназначается для оценки вероятности и последствий аварийного случая при помощи:

- анализа причин и последствий аварийного случая;
- идентификации причин, лежащих в основе начала, развития, значительности последствий;
- количественного выражения риска;
- создания структуры, при которой эффективность контроля риска может быть измерена<sup>22</sup>.

Рассмотренные Руководства ИМО по ОУМР и особым районам не предусматривают проведение формальной оценки безопасности (ФОБ), но, с учетом ряда регламентирующих деятельность ИМО документов, проведение такой оценки следует рассматривать как обязательный компонент процесса подачи заявки на одобрение мер по ограничению судоходства. Действительно, ряд положений «Пересмотренного руководства по определению и назначению особо уязвимых морских районов» от 1 декабря 2005 г. (резолюция ИМО А.982(24)) предусматривает представление обоснований предлагаемых ограничений судоходства в соответствующих районах. В частности, Руководство предусматривает, что заявление должно отражать:

- каким образом вопросы известной уязвимости будут решены существующими или будущими соответствующими защитными мерами, в том числе, изложены причины, по которым предлагаемые соответствующие защитные меры являются предпочтительным методом обеспечения защиты района, подлежащего определению в качестве ОУМР (п. 7.4);

каким образом соответствующие защитные меры обеспечивают необходимую защиту от угрозы причинения ущерба, создаваемой международной судоходной деятельностью, осуществляемой в районе и вокруг него (7.5.2.1);

- как соответствующие защитные меры будут способствовать защите района от выявленных угроз (7.5.2.1);

- возможное воздействие любых предлагаемых мер на безопасность и эффективность судоходства, принимая во внимание район океана, в котором должны осуществляться предлагаемые меры (в том числе, последствия для безопасности судов) (п. 7.6).

Кроме того, пункт 3.6.1 Правил подготовки предложений об установлении систем движения судов и систем судовых сообщений (MSC/Circ.1060<sup>23</sup>), которое гласит:

«3.6 Предложение должно содержать четкое указание на рекомендательный или обязательный характер предлагаемых мер установления движения судов. В случае, если предлагается введение обязательных мер, то заинтересованное правительство должно представить следующую информацию:

.1 убедительное и полное обоснования обязательности системы».

В любом случае, заявление о назначении ОУМР и принятии соответствующих защитных мер или поправка к нему могут быть представлены ИМО только государством-членом ИМО («правительством-членом»). Именно заинтересованное в назначении ОУМР государство должно представить:

- заявление (заявку);
- информацию о уязвимости района к неблагоприятному воздействию международного судоходства;

<sup>22</sup> См.: Позолтин Л.А. Формализованная оценка безопасности на море // Морское обозрение. 2001. № 4(4).

<sup>23</sup> MSC/Circ.1060. Guidance note on the preparation of proposals on ships' routing systems and ship reporting systems for submission to the sub-committee on safety of navigation.

- предлагаемые соответствующие защитные меры (в данном случае обязательной установленной системы движения судов), необходимые для предотвращения, снижения или устранения уязвимости.

Представляется, что без проведения формальной оценки безопасности обоснование необходимости ограничений судоходства в приоритетных районах будет проблематично. Обязанность проведения оценки лежит на заинтересованном прибрежном государстве.

## VI. УПОЛНОМОЧЕННЫЕ ОРГАНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Закрепление прав федеральных органов федеральной власти в области судоходства в исключительной экономической зоне крайне фрагментарно и носит достаточно бессистемный характер. Полный перечень полномочий федеральных органов государственной власти в сфере введения ограничений судоходства в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны окружающей среды в федеральных законах и иных нормативных правовых актах отсутствует. В различных источниках права можно обнаружить упоминание отдельных полномочий и порядка их реализации.

В соответствии Кодексом торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере морского транспорта (далее - федеральный орган исполнительной власти в области транспорта), а также федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции (п. 1 ст. 5 КТМ РФ).

Согласно пункту 2 статьи 5 КТМ РФ федеральный орган исполнительной власти в области транспорта (Минтранс РФ) в соответствии с международными договорами Российской Федерации, КТМ РФ, другими законами и иными правовыми актами Российской Федерации издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания (п. 2 ст. 5 КТМ РФ). Однако, Положение о Минтрансе РФ в настоящее время не содержит указаний на наличие полномочий в сфере регулирования судоходства в ИЭЗ<sup>24</sup>.

Федеральный орган исполнительной власти в области рыболовства (Росрыболовство) в соответствии с международными договорами Российской Федерации, КТМ РФ, другими законами и иными правовыми актами издает в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами, деятельность которых связана с использованием судов рыбопромыслового флота, правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие в связи с рыболовством (п. 3 ст. 5 КТМ РФ). Соответственно, Росрыболовство не является органом, уполномоченным регулировать торговое мореплавание.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением акватории Северного морского пути и морских путей в акваториях морских портов и на подходах к ним, осуществляется Минобороны РФ, а в акватории Северного морского пути, в акваториях морских портов и на подходах к ним осуществляется федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта (Росморпорт) (п. 4 ст. 5 КТМ РФ). В соответствии с параграфом 24 пункта 7 Положения о Министерстве обороны Российской Федерации<sup>25</sup> (Положение о Минобороны) оно организует картографические работы в интересах обороны, осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей, за исключением трасс Северного морского пути.

Содержание понятия «навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей» в действующих федеральных законах и иных нормативных правовых актах отсутствует. Поэтому, на наш взгляд, необходимо ориентироваться на прямо установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами полномочия федеральных органов исполнительной власти.

Статья 31 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. предусматривает право Правительства Российской Федерации в соответствии с

<sup>24</sup> См.: Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» N 395 от 30 июля 2004 г. (ред. от 16.03.2013) // СЗ РФ. 2004. N 32. Ст. 3342.

<sup>25</sup> Указ Президента РФ «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации» N 1082 от 16 августа 2004 г. // СЗ РФ. 2004. N 34. Ст. 3538.

нормами международного права принять необходимые меры, соразмерные фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты побережья Российской Федерации либо связанных с ним интересов (включая рыболовство) от загрязнения или угрозы загрязнения в случаях, если столкновение судов, посадка судна на мель, морская авария при разведке и разработке природных ресурсов ИЭЗ либо иная морская авария, произошедшие в исключительной экономической зоне, либо действия по ликвидации последствий таких аварий привели или могут привести к серьезным вредным последствиям.

Статья 32 указанного Закона, предусматривает право Российской Федерации вводить в одностороннем порядке меры специальной защиты «покрытых льдом районов» в отношении судоходства в целях защиты и сохранения морской среды и природных ресурсов ИЭЗ. Из содержания статьи можно только заключить, что правила будут действовать в пространстве в пределах границ таких районов, поскольку она предусматривает публикацию информации об их границах в «Извещениях мореплавателям».

Статья 33 Федерального закона N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. предусматривает возможность принятия федеральных законов и иных нормативных правовых актов в целях охраны отдельных районов в границах ИЭЗ, где «по признанным техническим причинам, относящимся к океанографическим и экологическим условиям указанных районов и специфике перевозок, необходимо принятие особых обязательных методов предотвращения загрязнения с судов нефтью, ядовитыми жидкими веществами и мусором» для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Ни в тексте статьи, ни в тексте указанного Закона определение «особого района» не приводится. Из содержания статьи можно, тем не менее, заключить, что правила будут действовать в пространстве в пределах границ таких районов, поскольку предусмотрено опубликование информации об их границах в «Извещениях мореплавателям». Является принципиальным наличие в тексте статьи 33 указанного Закона отсылки к «необходимым международным процедурам» и «международным договорам Российской Федерации», отсутствующее в статье 32 (в отношении покрытых льдом районов). Это однозначно указывает на то, что Российская Федерация не имеет права принимать правила в одностороннем порядке, если это не предусмотрено международными процедурами и/или международными договорами.

Следует учитывать, что статьи 31-33 Федерального закона N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. не указывают, какие именно правила могут устанавливаться федеральными законами и иными нормативными правовыми актами, в том числе с учетом положений международных договоров и норм.

Более конкретную информацию можно найти в Федеральном законе «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. относительно зон безопасности искусственных сооружений. Согласно статье 16 указанного Закона надлежащие меры по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности искусственных островов, установок и сооружений устанавливаются федеральными органами исполнительной власти, определенными Президентом Российской Федерации. Информация о мерах по обеспечению безопасности публикуется в «Извещениях мореплавателям». Также подлежит опубликованию в «Извещениях мореплавателям» информация о создании искусственных островов, установок и сооружений, об установлении вокруг них зон безопасности, а также о полном или частичном удалении искусственных островов, установок и сооружений с указанием глубины, географических координат, размеров тех искусственных островов, установок и сооружений, которые удалены не полностью. В статье 16 указанного Закона также предусмотрена обязанность, уполномоченных органов власти сообщать подлежащую опубликованию в «Извещениях мореплавателям» информацию в федеральный орган исполнительной власти, определенный Президентом Российской Федерации. «Извещения мореплавателям» издаются Главным управлением навигации и океанографии Министерства обороны РФ (ГУНиО МО) и, соответственно, указанная выше информация должна передаваться в Минобороны РФ. Анализ действующих нормативных правовых актов не выявил федеральный орган исполнительной власти, уполномоченный вводить надлежащие меры по



обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности искусственных островов, установок и сооружений в ИЭЗ.

Следует полагать, что на основании статьи 31 указанного Закона в соответствии с нормами международного права Правительство Российской Федерации вправе принять необходимые меры, соразмерные фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты побережья Российской Федерации в случаях, если столкновение судов, посадка судна на мель, морская авария при разведке и разработке природных ресурсов ИЭЗ либо иная морская авария, произошедшие в исключительной экономической зоне, либо действия по ликвидации последствий таких аварий привели или могут привести к серьезным вредным последствиям.

## ВЫВОДЫ

Анализ рассмотренных источников права позволяет сделать следующие выводы.

1. Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. прямо предусматривает только два случая принятия в целях охраны морской среды в ИЭЗ особых правил *in situ*, в том числе в отношении судоходства, - для *покрытых льдом районов* и *особых районов*. Указанный Закон, тем не менее, не содержит перечня ограничений, которые могут вводиться в отношении судоходства. Соответственно, для конкретизации возможных ограничений судоходства в районах Ic и Pc необходимо обратиться к положениям соответствующих международных договоров.

2. Действующие федеральные законы и нормативные правовые акты предусматривают возможность создания в ИЭЗ *зон безопасности* искусственных островов и других сооружений, но не содержат указания на орган, который вправе вводить надлежащие меры по обеспечению безопасности судоходства в зонах безопасности в ИЭЗ. Согласно статье 16 Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. определенные Президентом Российской Федерации федеральные органы исполнительной власти устанавливают в этих зонах надлежащие меры по обеспечению безопасности судоходства, искусственных островов, установок и сооружений. В настоящее время ни один из актов Президента РФ не содержит указания на то, какие органы уполномочены устанавливать зоны безопасности. При этом в соответствии со статьей 10 Федерального закона «Об обороне» N 61-ФЗ от 31 мая 1996 г.<sup>26</sup> в целях защиты интересов Российской Федерации, формирования Вооруженных Сил Российской Федерации могут использоваться в ИЭЗ для обеспечения безопасности судоходства. Навигационно-гидрографическое обеспечение также находится в ведении Минобороны РФ.

3. Ввиду отсутствия указаний в нормативных правовых актах Российской Федерации на возможность ограничений судоходства в ИЭЗ иных, чем покрытый льдом район, особый район и зона безопасности, необходимо исходить из ограничений, предусмотренных источниками международного права - МАРПОЛ 73/78, МППСС-72, СОЛАС-74, а также принятыми на их основе актами компетентной международной организации (ИМО). Принятые в целях реализации прав Российской Федерации как прибрежного государства федеральные законы «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. и «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г.:

- не содержат конкретных мер ограничений судоходства в ИЭЗ;
- прямо не указывают федеральные органы государственной власти, уполномоченные разрабатывать и устанавливать такие ограничения.

4. Принятие мер ограничения судоходства в целях защиты приоритетных районов в ИЭЗ от неблагоприятного воздействия судоходства может осуществляться путем подачи прибрежным государством заявки в ИМО относительно назначения ОУМР. С учетом действующего распределения полномочий между федеральными органами исполнительной власти полномочия по подготовке заявки и ее подаче могут распределяться следующим образом:

- Минтранс РФ: подготовка раздела II заявки в ИМО с приложением необходимых материалов, сбор материалов по другим разделам заявки от соответствующих ведомств, формирование заявки, представление заявки в компетентный орган ИМО;

- Минобороны РФ: предоставление карт и навигационно-гидрографической информации в пределах своих полномочий;

- Минприроды РФ (или уполномоченный орган в его ведении): описание экологической ценности района (раздел I заявки) во взаимодействии с Росрыболовством;

<sup>26</sup> См.: Федеральный закон «Об обороне» N 61-ФЗ от 31 мая 1996 г. // СЗ РФ. 1996. N 23. Ст. 2750.

- Росрыболовство: участие в подготовке раздела I заявки (в части, касающейся рыболовства и связанных с ним вопросов мореплавания).

5. Представляется, что без проведения формальной оценки безопасности обоснование необходимости ограничений судоходства в приоритетных районах будет проблематично. Обязанность проведения оценки лежит на заинтересованном прибрежном государстве.

6. Анализ совокупности положений федеральных законов «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г., «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г., Положения о Минобороны и статьи 5 Кодекса торгового мореплавания РФ 1999 г. (КТМ РФ) показывает, что вопросы обеспечения выполнения принятых ИМО правил (в случае их принятия), ограничивающих судоходство в ИЭЗ Российской Федерации, будут решаться на основании положений статьи 10 Федерального закона «Об обороне» N 61-ФЗ от 31 мая 1996 г., статей 35 и 36 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. Тем не менее, для обеспечения действенности возможных ограничений судоходства необходима детализация функций соответствующих федеральных органов исполнительной власти в указанной сфере.

## EXECUTIVE SUMMARY

Analysis of the provisions of Russian federal laws and regulations allows for the following conclusions.

1. The Federal Law ‘On the Exclusive Economic Zone of the Russian Federation’ N 191-FZ of December 17, 1998 expressly provides for only two cases of adoption special *in situ* rules in order to protect the marine environment in the EEZ related to shipping. These cases refer to *ice-covered area* and *special areas*. This Law, however, does not mention specific restrictions that may be imposed on shipping. Accordingly, to obtain understanding of possible restrictions on shipping in areas Ic and IIc areas one needs to refer to the provisions of relevant international treaties.

2. Applicable federal laws and regulations provide for the possibility to establish *safety zones* of artificial islands and other installations developed in the EEZ (on the continental shelf) but do not provide guidance on the body that is competent to adopt appropriate measures to ensure the safety of navigation in the safety zones. According to Article 16 of Federal Law ‘On the continental shelf of the Russian Federation’ N 187-FZ as of November 30, 1995 rules within safety zones are adopted by a federal agency appointed by the Russian President. No presidential Decrees so far specifically name the competent authority to this end. However, in accordance with Article 10 of the Federal law ‘On Defense’ N 61-FZ as of May 31, 1996 in order to protect the interests of the Russian Federation the Armed Forces can be used in the EEZ to enforce *inter alia* rules related to safety of navigation. Navigational and hydrographic support is also managed by the Defense Ministry.

3. Russian laws and regulations adopted to implement the rights of the Russian Federation in the Exclusive Economic Zone as a coastal state neither stipulate for specific measures of limiting navigation in the EEZ nor specifically indicate federal authorities competent to develop and introduce such restrictions. As legal acts of the Russian Federation are silent on the possibility of limiting navigation in the EEZ anywhere but in relation to *ice-covered area*, *special area* or *safety zone* it is necessary to refer to possibilities of restrictions provided by the sources of international law - MARPOL 73/78, COLREG-72, SOLAS-74 and resolutions of the competent international organization (IMO).

4. The adoption of measures to limit navigation in order to protect the WWF priority areas in the EEZ from the adverse impact of shipping can be effected through submitting an application of the coastal state (Russia) to IMO regarding designation of PSSA. Given the current distribution of powers between the federal executive agencies preparation and submitting of application can be effected as follows:

- Russian Ministry of Transport prepares Part II of the application to IMO and provide all supporting materials, collects contributions from relevant agencies, produces final application and serves it to IMO;
- Russian Ministry of Defense provides maps and navigation-hydrographic information within its competence;
- Russian Ministry of Natural Resources (or the competent authority subordinate to it) provides description of the ecological value of the area (Part I of the application) (in collaboration with Russian Fisheries Agency);
- Russian Fisheries Agency contributes to materials to Part I of the application (on fisheries and navigation related to fisheries).

5. It appears that substantiation of navigation limitations in the priority areas will be problematic as long as no formal safety assessment (FSA) has been made. It is the responsibility of the applying coastal State to carry out FSA.

6. Analysis of the provisions of Russian federal laws and regulations shows that the issues of enforcement of IMO resolutions as to limiting shipping in the Russian EEZ, should they be adopted, will be addressed on the basis of Article 10 of the Federal law ‘On Defense’ N 61-FZ as of May 31, 1996, Articles 35 and 36 of the Federal Law ‘On the exclusive economic zone of the Russian Federation’ N 191-FZ as of December 17, 1998. Yet to make proposed regime of navigation restrictions entirely operable specific distribution of powers between the competent federal authorities to this end will need to be shaped in more detail.

## ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. 10 декабря 1982 г., Монтего-Бей (Ямайка) // Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания. Изд. 3-е, перераб. ГУНиО МО, адм.№ 9050, 1987. - С. 29 – 88.
2. Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года (МППСС-72) // СПС КонсультантПлюс.
3. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) (МАРПОЛ-73/78) // СПС КонсультантПлюс.
4. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года - СОЛАС-74 (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней). СПб.: ЦНИИМФ, 2008. – 976 с.
5. A.572(14) General Provisions on Ships' Routeing (as amended by MSC.71(69), MSC.165(78), SN/Circ.115, SN/Circ.119, SN/Circ.127, SN/Circ.176, SN/Circ.185, SN/Circ.199, SN/Circ.215, SN/Circ.237, SN/Circ.241 and SN.1/Circ.275 (MSC.280(85))). Резолюция ИМО A.572(14) «Общие положения об установлении путей движения судов».
6. A.671(16) Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures - Annex: Recommendation on Safety Zones and Safety of Navigation around Offshore Installations and Structures. A.671(16) Зоны безопасности и зоны мореплавания вокруг прибрежных сооружений (1989 г.).
7. Резолюция ИМО A.851(20) «Общие принципы систем судовых сообщений и требований к судовым сообщениям, включая руководство по сообщениям об инцидентах с опасными грузами, вредными веществами и/или поллютантами».
8. Резолюция ИМО A.857(20) «Руководство по СУДС» (включающее в себя «Руководство и критерии для СУДС» и «Руководство по найму, квалификации и подготовке операторов СУДС»).
9. Резолюция ИМО A.900(21). Objectives of the Organization in the 2000s.
10. Резолюция ИМО A.927(22) «Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов».
11. Резолюция ИМО A.982(24) «Пересмотренное руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов»
12. MSC.43(64) Guidelines for criteria for ship reporting systems (Amended by MSC.111(73), MSC.189(79), Revised by MSC.113(73), Refer to A.857(20)). Резолюция MSC.43(64) «Руководство и критерии для систем судовых сообщений».
13. MSC/Circ.1023/MEPC/Circ.392 The Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rule-making process (as amended by amended by MSC/Circ.1180-MEPC/Circ.474 and MSC-MEPC.2/Circ.5).
14. MSC/Circ.1060. Guidance note on the preparation of proposals on ships' routeing systems and ship reporting systems for submission to the sub-committee on safety of navigation.
15. SN.1/Circ.295.
16. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) // СЗ РФ. 2009. № 4. Ст. 445.
17. Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» N 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. // СЗ РФ. 1995. N 49. Ст. 4694.
18. Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» N 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. // СЗ РФ.1998. № 51. Ст. 6273.
19. Федеральный закон «О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» N 261-ФЗ от 8 ноября 2007 г. // СЗ РФ. 2007. N 46. Ст. 5557.
20. Федеральный закон «Об обороне» N 61-ФЗ от 31 мая 1996 г. // СЗ РФ. 1996. N 23. Ст. 2750.

21. Указ Президента РФ «Вопросы Министерства обороны Российской Федерации» N 1082 от 16 августа 2004 г. (ред. от 24.12.2012) // СЗ РФ. 2004. N 34. Ст. 3538.
22. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации N 81-ФЗ от 30 апреля 1999 г. // СЗ РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.
23. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» N 395 от 30 июля 2004 г. (ред. от 16.03.2013) // СЗ РФ. 2004. N 32. Ст. 3342.
24. Каплин Е.И. Управление рисками морских операций при строительстве шельфовых нефтегазовых сооружений на основе формализованной оценки безопасности // Вісник СевНТУ: зб. наук. пр. Вип. 129/2012. С. 96 – 99.
25. Лентарёв А.А. Морские районы систем обеспечения безопасности мореплавания: Учеб. пособие. Владивосток: Мор. гос. ун-т, 2004. – 114 с.
26. Перечень координат внешних границ экономической зоны РФ в районе Баренцева моря и Северного Ледовитого океана. Извещения мореплавателям. 2011. № 9952. – 36 с.
27. Позолтин Л.А. Формализованная оценка безопасности на море // Морское обозрение. 2001. № 4(4).
28. Руководство по формальной оценке безопасности (ФОБ) для использования в процессе принятия решений в ИМО. MSC/Circ.1023-MERC/Circ.392 с поправками (на русском и английском языках). СПб.: ЦНИИМФ, 2011. – 138 с.
29. Яскевич А. П., Зурабов Ю. Г. Комментарии к МППСС-72: Справочник. М.: Транспорт, 1990. С. 112.
30. The American Practical Navigator. 2002 Bicentennial Edition. National Imagery and Mapping Agency, USA. Pub. № 9. – 879 p.
31. Christos A. Kontovas and Harilaos N. Psaraftis. Formal Safety Assessment: A Critical Review // Marine Technology. Vol. 46. No. 1. January 2009. P. 45–59.
32. Consolidated text of the Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rulemaking process (MSC/Circ. 1023 — MERC/Circ.392. 14.05.2007). – 62 p.
33. Federal Act on the exclusive economic zone of the Russian Federation 1998. [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS\\_1998\\_Act\\_EZ.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1998_Act_EZ.pdf).
34. Federal Law on the Continental Shelf of the Russian Federation 1995. [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS\\_1995\\_Law.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1995_Law.pdf).
35. The Merchant Shipping Code of the Russian Federation 1999. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/rmc.pdf>.

Резолюция А.982(24)

*Принята 1 декабря 2005 года (Пункт 11 повестки дня)*

**ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ И НАЗНАЧЕНИЮ ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ**

АССАМБЛЕЯ,

ССЫЛАЯСЬ на статью 15 j) Конвенции о Международной морской организации, касающуюся функций Ассамблеи в отношении правил и руководств, касающихся безопасности на море, предотвращения загрязнения моря с судов и борьбы с ним, а также других вопросов, касающихся воздействия судоходства на морскую среду,

ССЫЛАЯСЬ ТАКЖЕ на резолюцию А.720(17), посредством которой Ассамблея приняла Руководство по назначению особых районов и определению особо уязвимых морских районов и обратилась с просьбой к Комитету по защите морской среды и Комитету по безопасности на море проводить обзор Руководства,

ССЫЛАЯСЬ ДАЛЕЕ на резолюцию А.885(21), посредством которой Ассамблея приняла Процедуры по определению особо уязвимых морских районов и принятию соответствующих защитных мер, а также поправки к Руководству, содержащемуся в резолюции А.720(17), и, кроме того, обратилась с просьбой к Комитету по защите морской среды и Комитету по безопасности на море проводить обзор указанных Процедур и Руководства,

УЧИТЫВАЯ резолюцию А.927(22) посредством которой были приняты: а) новое Руководство по назначению особых районов согласно МАРПОЛ 73/78, изложенное в приложении 1, которое заменяет главу 2 приложения к резолюции А.720(17); и б) новое Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов, изложенное в приложении 2, которое заменяет главу 3 приложения к резолюциям А.720(17) и А.885(21) и просит Комитет по защите морской среды и Комитет по безопасности на море проводить обзор Руководств,

ВНОВЬ ПОДТВЕРЖДАЯ, что эти Руководства должны осуществляться в соответствии с международным правом,

ПРИЗНАВАЯ необходимость в разъяснении и, при необходимости, усилении отдельных компонентов и процедур по определению и последующему назначению особо уязвимых морских районов, а также принятию соответствующих защитных мер посредством внесения изменений в Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов,

РАССМОТРЕВ рекомендации, сделанные Комитетом по защите морской среды на его пятьдесят третьей сессии,

ПРИНИМАЕТ:

пересмотренное Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов, изложенное в приложении, которое заменяет приложение 2 к резолюции А.927(22);

ПРОСИТ Комитет по защите морской среды и Комитет по безопасности на море проводить обзор пересмотренного Руководства;

ОТМЕНЯЕТ приложение 2 к резолюции А.927(22).

**Приложение**

**ПЕРЕСМОТРЕННОЕ РУКОВОДСТВО ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ И НАЗНАЧЕНИЮ ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ**

**(Приложение 2 к резолюции А.927(22) в редакции резолюции А.982(24)).**

**1 ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Комитет по защите морской среды (КЗМС) Международной морской организации (ИМО) приступил к изучению вопроса об особо уязвимых морских районах (ОУМР) в ответ на резолюцию Международной конференции по безопасности танкеров и предотвращению загрязнения 1978 года. Обсуждения этой концепции, проводившиеся с 1986 по 1991 год, завершились принятием в 1991 году резолюцией А.720(17) Ассамблеи Руководства по назначению особых районов и определению особо уязвимых морских районов. Продолжая направлять усилия на обеспечение более четкого понимания концепций, изложенных в Руководстве, Ассамблея приняла резолюцией А.885(21) и 927 (22). Целью этого документа является разъяснение и, при необходимости, усиление отдельных компонентов и процедур по определению и последующему назначению особо уязвимых морских районов, а также принятию соответствующих защитных мер. Данным документом вводится пересмотренное Руководство по определению и назначению особо уязвимых морских районов (Руководства или Руководство ОУМР).

1.2 ОУМР является районом, который требует особой защиты посредством действий со стороны ИМО вследствие его значения в силу признанных экологических, социально-экономических или научных характеристик и поскольку эти характеристики могут быть уязвимыми с точки зрения ущерба, причиняемого в результате международной судоходной деятельности, или известной угрозы ущерба от такой деятельности. При назначении в качестве ОУМР, ИМО в целях предотвращения, снижения или устранения угрозы или известной уязвимости должен принять соответствующую защитную меру

в соответствии с международными договорами, предусматривающая такую меру<sup>27</sup>. Сведения о каждом назначенном ИМО ОУМР размещены на сайте [www.imo.org](http://www.imo.org).

1.3 Многие международные и региональные документы поощряют защиту районов, важных для сохранения биологического разнообразия, а также других районов большого экологического, культурного, исторического/археологического, социально-экономического или научного значения. Эти документы, кроме того, призывают своих участников защищать такие уязвимые районы от нарушения и разрушения, в том числе, возникающих в результате судоходных операций.

1.4 Целями настоящего Руководства являются следующие:

- .1 обеспечить для правительств-членов ИМО руководящие указания по подготовке и представлению заявлений о назначении ОУМР;
- .2 обеспечить, чтобы в этом процессе все интересы - будь то интересы прибрежного государства, государства флага, экологических и судоходных сообществ - тщательно рассматривались на основе соответствующей научной, технической, экономической и экологической информации о районе, подвергающемся опасности причинения ущерба в результате международной судоходной деятельности, а также о соответствующих защитных мерах по предотвращению, снижению или устранению этой опасности; и
- .3 предусмотреть оценку ИМО таких заявлений.

1.5 Определение и назначение любого ОУМР и принятие соответствующих защитных мер требует рассмотрения трех неотъемлемых компонентов: особых характеристик предлагаемого района, уязвимости такого района с точки зрения ущерба в результате международной судоходной деятельности, а также наличия соответствующих защитных мер в рамках компетенции ИМО с целью предотвращения, снижения или устранения опасностей, связанных с этой судоходной деятельностью.

## 2 МЕЖДУНАРОДНАЯ СУДОХОДНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И МОРСКАЯ СРЕДА

2.1 Судоходная деятельность может представлять собой экологическую опасность для морской среды в целом и, следовательно, еще в большей степени, - для экологически уязвимых районов. Экологические опасности, связанные с судоходством, включают:

- .1 эксплуатационные сбросы;
- .2 случайное или преднамеренное загрязнение; и
- .3 физический ущерб морским местам обитания или организмам.

2.2 Негативное воздействие и ущерб морской среде и живым ресурсам моря могут иметь место в результате судоходной деятельности. С увеличением мировой торговли, увеличится и международное судоходство, что, в свою очередь, повысит вероятность негативного воздействия и ущерба. В ходе обычной эксплуатации, аварий и преднамеренных актов загрязнения морскую среду могут поступать самые разнообразные вещества либо непосредственно в морскую среду, либо косвенно - через атмосферу. Могут поступать, в том числе, нефть и нефтесодержащие смеси, ядовитые жидкие вещества, сточные воды, мусор, вредные твердые вещества, противообрастающие смеси, вредные водные организмы и патогены, а также шум. Кроме того, суда могут причинять вред морским организмам и местам их обитания путем физического воздействия. Такое воздействие может вести к разрушению мест обитания, загрязнению противообрастающими смесями или другими веществами вследствие посадки на мель, столкновения судов с морскими млекопитающими.

## 3 ПРОЦЕСС НАЗНАЧЕНИЯ ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ

3.1 ИМО является единственным международным органом, ответственным за назначение районов в качестве особо уязвимых морских районов и принятие соответствующих защитных мер. Заявление о назначении ОУМР и принятии соответствующих защитных мер или поправка к нему могут быть представлены ИМО только правительством-членом. Если два или несколько правительств имеют общий интерес в конкретном районе, они должны сформулировать согласованное предложение<sup>28</sup>. Предложение должно содержать объединенные меры и процедуры по сотрудничеству между органами власти предлагающих правительств-членов.

3.2 Правительства-члены, желающие, чтобы ИМО назначила ОУМР, должны представить КЗМС заявление на основе критериев, указанных в разделе 4, представить информацию о уязвимости района к неблагоприятному воздействию международного судоходства, указанному в разделе 5, и содержать предлагаемые соответствующие защитные меры, указанные в разделе 6, необходимые для предотвращения, снижения или устранения уязвимости. Заявления должны представляться в соответствии с процедурами, изложенными в разделе 7, и правилами представления документов, принятыми ИМО.

3.3 Если при подготовке заявки на назначение ОУМР правительству-члену необходима техническая помощь, то соответствующее правительство может обратиться за такой помощью к ИМО.

## 4 ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ, СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ИЛИ НАУЧНЫЕ КРИТЕРИИ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОСОБО УЯЗВИМОГО МОРСКОГО РАЙОНА

.1 Нижеследующие критерии применяются к определению ОУМР только в отношении принятия мер по защите таких районов от ущерба, причиняемого в результате международной судоходной деятельности, или известной угрозы ущерба от такой деятельности, или известной угрозы ущерба от такой деятельности.

.2 Эти критерии, следовательно, не применяются к определению таких районов с целью установить, должны ли они защищаться от деятельности по сбросам, поскольку подразумевается, что это охватывается Лондонской конвенцией 1972 года (Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года) и Протоколом 1996 года к этой Конвенции.

.3 Критерии относятся к ОУМР в пределах и за пределами территориального моря. Они могут использоваться ИМО для назначения ОУМР за пределами территориального моря с целью принятия международных защитных мер против загрязнения и другого ущерба, причиняемого судами. Они могут также использоваться национальными администрациями для определения районов в пределах их территориальных морей, которые обладают определенными признаками, соответствующим критериям, и уязвимы к воздействию судоходной деятельности.

.4 Для определения в качестве ОУМР район должен соответствовать по меньшей мере одному из критериев,

<sup>27</sup> Термин «соответствующая защитная мера» или «мера» по тексту Руководства может означать как одну меру, так и несколько мер защиты. Важно понимать, что известная уязвимость может быть устранена (снижена) посредством введения только одной или нескольких соответствующих защитных мер, поэтому использование термина в единственном или множественном числе означает, что подразумевается возможность введения одной или нескольких мер соответственно.

<sup>28</sup> Очевидно, что Руководство допускает подачу заявки по ОУМР одним или несколькими правительствами. Для удобства восприятия по тексту используется термин «Правительство», однако следует понимать, что данный термин может также применяется и в тех случаях, где заявителями выступают несколько правительств.



перечисленных ниже, и информацию, с приложением подтверждающих документов, о том что по крайней мере один из факторов присутствует в границах предлагаемого района, причем этот фактор не обязательно должна быть распространен во всем районе. Указанные факторы можно разделить на три группы: экологические; социальные, культурные и экономические; научные и образовательные.

#### **Экологические критерии**

- 4.4.1 Уникальность или редкость. Район или экосистема уникальны, если они являются "единственными в своем роде". Примером являются места обитания редких, находящихся в опасности или под угрозой исчезновения видов, которые встречаются только в одном районе. Район или экосистема являются редкими, если они встречаются лишь в нескольких местах или сильно истощены на всем своем протяжении. Экосистема может простирается за границы стран, приобретая региональное или международное значение. Питомники или некоторые районы нагула, выхаживания или нереста также могут быть редкими или уникальными.
- 4.4.2 Критическое место обитания. Морской район, который может иметь особую значимость для выживания, функционирования или восстановления запасов рыб либо редких или находящихся под угрозой исчезновения морских видов, поддержания больших морских экосистем.
- 4.4.3 Зависимость. Район, где экологические процессы в большой степени зависят от биотически совокупных систем (например, коралловых рифов, зарослей бурых водорослей, мангровых зарослей, покрытых водорослями отмелей). Такие экосистемы часто отличаются большим разнообразием, которое зависит от совокупности организмов. Зависимость также распространяется на пути миграции рыб, пресмыкающихся, птиц, млекопитающих и беспозвоночных.
- 4.4.4 Репрезентативность (представительность). Район, который является выдающимся и показательным образцом специфического биологического разнообразия, экосистем, экологических или физико-географических процессов, или типов сообществ или мест обитания либо других природных характеристик.
- 4.4.5 Разнообразие. Район, который может иметь исключительное генетическое разнообразие видов или включает разнообразные экосистемы, места обитания и сообщества.
- 4.4.6 Продуктивность. Район, который обладает особенно высоким уровнем природной биологической продуктивности. Такая продуктивность - это конечный результат биологических и физических процессов, которые приводят к увеличению биомассы в таких районах, как океанические фронты, районы подъема вод и некоторые круговые течения.
- 4.4.7 Нерестилища или места размножения. Район, который является важнейшим нерестилищем, местом размножения или нагула морских видов, которые могут совершать свой дальнейший жизненный цикл в других местах, или признан путем миграции рыб, рептилий, птиц, млекопитающих или беспозвоночных.
- 4.4.8 Естественность. Район, в котором сравнительно незначительны вызванные человеческой деятельностью нарушения или деградация.
- 4.4.9 Целостность. Район, который является биологически функциональным целым, эффективным и самостоятельным экологическим объектом.
- 4.4.10 Хрупкость. Район, который сильно подвержен разрушительному воздействию природных сил или деятельности людей. Биотические сообщества, связанные с прибрежной средой обитания, могут обладать пониженной сопротивляемостью к изменениям экологических условий или могут существовать на грани допустимых пределов сопротивляемости (например, температура, соленость, степень помутнения или глубина воды). Такие сообщества могут подвергаться таким природным нагрузкам, как штормы или другие природные факторы (например, особенности течений), которые способствуют концентрации вредных веществ в воде или донных отложениях, низкая скорость смены воды и/или недостаток кислорода. Дополнительная нагрузка может быть вызвана такими видами человеческого воздействия, как загрязнение или изменения солености. Таким образом, район уже подвергается воздействию природных и/или антропогенных факторов и может требовать специальной защиты от усиления нагрузки, в том числе, связанной с международной судоходной деятельностью.
- 4.4.11 Биogeографическая важность. Район, который либо обладает редкими биogeографическими качествами или представлен биogeографическим "типом" или типами, или демонстрирует уникальные или необычные биологические, химические, физические или геологические особенности.

#### **Социальные, культурные и экономические критерии**

- 4.4.12 Социальное или экономическое значение. Район, в котором качество окружающей среды и использование живых морских ресурсов имеют особое социальное или экономическое значение с точки зрения, в том числе, рыболовства, отдыха, туризма и обеспечения существования людей, зависящих от доступа к району.
- 4.4.13 Значение для людей. Район, который имеет особое значение для обеспечения традиционного образа жизни или добычания пищи или сохранения средств удовлетворения культурных потребностей местного населения.
- 4.4.14 Культурное наследие. Район, который имеет особое значение ввиду наличия важных с исторической или археологической точки зрения участков.

#### **Научные и образовательные критерии**

- 4.4.15 Исследования. Район, который представляет большой научный интерес.
  - 4.4.16 Исследования в целях определения исходного состояния. Район, в котором существуют подходящие исходные условия с точки зрения биологических или экологических характеристик, поскольку он не подвергся существенному воздействию или не подвергался такому воздействию настолько долго, что его можно рассматривать как находящийся в естественном или почти естественном состоянии.
  - 4.4.17 Образование. Район, которые дает уникальную возможность демонстрировать специфические природные явления.
- 4.5 В некоторых случаях ОУМР может определяться в пределах особого района и наоборот. Следует отметить, что критерии для определения ОУМР и критерии для назначения особых районов не являются взаимоисключающими.

## **5 УЯЗВИМОСТЬ К ВОЗДЕЙСТВИЮ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА**

5.1 Помимо соответствия по меньшей мере одной из известных характеристик, перечисленных в 4.4, район должен подвергаться опасности, создаваемой международной судоходной деятельностью. Это подразумевает учет следующих факторов:

### *Интенсивность судоходства*

- 5.1.1 Эксплуатационные факторы - виды морской деятельности (например, небольшие рыболовные суда, небольшие прогулочные суда, нефтяные и газовые платформы) в предлагаемом районе, присутствие которых может снижать безопасность мореплавания.
- 5.1.2 Типы судов - типы судов, проходящих через район или рядом с ним (например, высокоскоростные суда, крупнотоннажные танкеры или навалочные суда с малой глубиной под килем).
- 5.1.3 Характеристики движения судов - напряженность или плотность движения судов, взаимодействие судов, расстояние от берега или другие навигационные опасности таковы, что повышается опасность столкновения или посадки на мель.
- 5.1.4 Перевозимые вредные вещества - вид и количество веществ на судне, будь то груз, топливо или запасы, которые причинят вред при сбросе их в море.

### *Природные факторы*

- 5.1.5 Гидрографические - глубина воды, топография дна и береговой линии, отсутствие ближайших безопасных якорных стоянок и другие факторы, которые требуют повышенной осторожности плавания.
  - 5.1.6 Метеорологические - преобладающие погодные условия, сила и направление ветра, видимость и другие факторы, которые повышают опасность столкновения или посадки на мель, а также опасность причинения ущерба морскому району в результате сбросов.
  - 5.1.7 Океанографические - приливные течения, океанические течения, лед и другие факторы, которые повышают опасность столкновения и посадки на мель, а также опасность причинения ущерба морскому району в результате сбросов.
- 5.2 При выдвижении предложения о назначении района в качестве ОУМР и при рассмотрении соответствующих защитных мер, направленных на предотвращение, снижение или устранение определенной уязвимости, может быть полезной дополнительная информация, в том числе:

- .1 любое доказательство того, что международная судоходная деятельность причиняет ущерб или может причинить ущерб характеристикам предлагаемого района, включая существенность потенциального вреда или риск его причинения, характер вредного воздействия, который может привести к возникновению ущерба, и имеются ли разумные основания предусмотреть такой ущерб, а также будет ли этот ущерб возникать периодически или накапливаться;
- .2 история посадок на мель, столкновений или разливов в районе и любые последствия таких инцидентов;
- .3 любые виды негативного воздействия за пределами предлагаемого ОУМР, которые может вызвать изменение режима международного морского судоходства в результате назначения ОУМР;
- .4 экологические стрессы, связанные с другими источниками; и
- .5 любые уже осуществляемые меры и их фактическое или предполагаемое положительное воздействие.

## **6 СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЗАЩИТНЫЕ МЕРЫ**

- 6.1 В контексте настоящего Руководства соответствующие защитные меры в отношении ОУМР ограничиваются действиями, которые будут или уже одобрены или приняты ИМО, и включают следующие варианты:
- 6.1.1 назначение района в качестве особого района согласно Приложениям I, II или V к МАРПОЛ, или района контроля выбросов SOx согласно Приложению VI к МАРПОЛ, либо применение специальных ограничений по сбросам к судам, эксплуатирующимся в ОУМР. Процедуры и критерии по назначению особых районов содержатся в Руководстве по назначению особых районов, которое содержится в Приложении 1 к резолюции Ассамблеи А.927(22). Критерии и процедуры по назначению районов контроля выбросов SOx содержатся в приложении 3 к Приложению VI к МАРПОЛ;
  - 6.1.2 принятие мер по установлению путей движения судов и систем сообщений вблизи района или в его пределах согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) и в соответствии с Общими положениями об установлении путей движения судов и Руководством и критериями по системам судовых сообщений. Например, ОУМР может быть назначен в качестве района, которого следует избегать, или он может защищаться посредством других мер по установлению путей движения или систем сообщений; и
  - 6.1.3 разработка и принятие других направленных на защиту конкретных морских районов от экологического ущерба мер, которые имеют четкое юридическое обоснование.
- 6.2 Следует также рассматривать возможность того, что район включен в Список всемирного наследия, объявлен биосферным заповедником или включен в перечень районов международного, регионального или национального значения, либо рассмотреть, является ли уже район объектом таких природоохранных действий или соглашений на международном, региональном или национальном уровнях.
- 6.3 В некоторых обстоятельствах предлагаемый ОУМР может включать в свои границы буферную зону - другими словами, район, прилегающий к конкретному объекту на данном месте (основной район), в отношении которого требуется особая защита от судоходства. Однако необходимость такой буферной зоны должна быть обоснована с точки зрения того, каким образом она будет непосредственно способствовать надлежащей защите основного района.

## **7 ПРОЦЕДУРЫ ПО НАЗНАЧЕНИЮ ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ И ПРИНЯТИЮ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЗАЩИТНЫХ МЕР**

7.1 Заявка о назначении ОУМР должна содержать предложение о соответствующей защитной мере или мерах, которую предлагающее правительство-член намеревается представить в соответствующий орган ИМО. Если такая мера еще не предусмотрена инструментами ИМО, то предложение должно отражать уже предпринятые предлагающим правительством-членом шаги, или шаги, которые будут предприняты в будущем, для того, чтобы предлагаемая мера была одобрена или принята ИМО на соответствующих юридических основаниях (см. пункт 7.5.2.3).

7.2 В качестве альтернативы, если никаких новых соответствующих защитных мер не предлагается, так как в отношении района уже существуют меры ИМО, направленные на его защиту, то в заявлении должно содержаться указание на то, что может причинить вред району или какой вред уже причинен в результате международной судоходной деятельности, а также должно быть показано, каким образом район уже защищается от выявленных угроз соответствующими защитными мерами.

7.3 В будущем, возможно введение дополнительных соответствующих защитных мер в целях решения вопросов известной уязвимости.

7.4 Сначала в заявлении должны быть четко изложены в кратком виде цели предлагаемого назначения ОУМР, сведения о расположении района, необходимость защиты, соответствующих защитных мерах и пояснение относительно того, каким образом вопросы известной уязвимости будут решены существующими или будущими соответствующими защитными мерами. Краткое изложение должно включать причины, по которым предлагаемые соответствующие защитные меры являются предпочтительным методом обеспечения защиты района, подлежащего определению в качестве ОУМР.

7.5 В каждом заявлении должно быть две части.

#### 7.5.1 Часть I - Описание, значение района и уязвимость

.1 *Описание.* Вместе с заявлением должны быть представлены подробное описание расположения предлагаемого района и морская карта, на которой четко обозначены его расположение и любые действующие в границах района соответствующие защитные меры.

.2 *Значение района.* В заявлении должно быть указано значение района на основе признанных экологических, социально-экономических или научных причин и должна содержаться ясная ссылка на характеристики, перечисленные выше в разделе 4.

.3 *Уязвимость района с точки зрения ущерба, причиняемого в результате международной судоходной деятельности, или известной угрозы ущерба от такой деятельности.* Заявление должно содержать пояснение характера и степени опасностей, которые международная судоходная деятельность создает для окружающей среды предлагаемого района, отмечая факторы, перечисленные в разделе 5. В заявлении должны быть описаны действительный или возможный ущерб, который причиняется или может быть причинен в предлагаемому району вследствие определенной существующей или будущей международной судоходной деятельности, а также уровень ущерба и степень вреда, которые могут быть нанесены в результате осуществления непосредственно этой деятельности или в сочетании с другими видами угроз.

#### 7.5.2 Часть II - Надлежащие соответствующие защитные меры и компетенция ИМО в одобрении и принятии таких мер

.1 В заявлении должны быть указаны существующие и/или предлагаемые соответствующие защитные меры, и должно быть показано, каким образом они обеспечивают необходимую защиту от угрозы причинения ущерба, создаваемой международной судоходной деятельностью, осуществляемой в районе и вокруг него. В заявлении должно содержаться подробное описание как соответствующие защитные меры будут способствовать защите района от выявленных угроз.

.2 В случае, если в заявлении описывается новая соответствующая защитная мера, предлагающее правительство-член должно приложить проект предложения, которые предполагается направить в соответствующий подкомитет или комитет, или, если мера не предусмотрена ни одним из документов ИМО, должна быть представлена информация относительно юридических оснований и/или шагов, которые предлагающее правительство-член предприняло или намеревается предпринять для создания таких юридических оснований.

.3 В заявлении должны быть представлены юридические основания для каждой меры. Юридическими основаниями для таких мер являются:

- (i) любая мера, которая уже предусмотрена в каком-либо существующем документе; или
- (ii) любая мера, которая еще не существует, но которая может быть введена путем внесения изменений в документ ИМО или принятия нового документа ИМО. Юридическими основаниями любой такой меры будут только вступившие в установленном порядке в силу изменения в документ или новый документ; или
- (iii) любая мера, предлагаемую для принятия в территориальном море<sup>29</sup> или в соответствии со статьей 211 б) Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, где существующие меры или обычно применяемые меры (предусмотренные выше подпунктом (ii)) не будут обеспечивать необходимый уровень защиты с учетом специфических потребностей предлагаемого района.

.4 Эти меры могут включать меры по установлению путей движения судов, системы обязательных сообщений, ограничения сбросов, эксплуатационные критерии и запрещение деятельности, а также должны быть специально направлены на удовлетворение потребностей района в предотвращении, снижении или устранении уязвимости района вследствие международной судоходной деятельности.

.5 В заявлении должна быть четко указана категория или категории судов, к которым будут применяться предлагаемые соответствующие защитные меры, согласно положениям Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, включая положения о судах, обладающих суверенным иммунитетом, и другим соответствующим документам.

7.6 В заявлении должно быть указано возможное воздействие любых предлагаемых мер на безопасность и эффективность судоходства, принимая во внимание район океана, в котором должны осуществляться предлагаемые меры. В заявлении должна быть изложена такая информация, как:

- .1 соответствие с юридическими документами, на основании которых предлагается соответствующая защитная мера;
- .2 последствия для безопасности судов; и
- .3 влияние на судовые операции, такие как существующие пути судоходства и использование предлагаемого района.

<sup>29</sup> Это положение не ущемляет права и обязанности прибрежных государств в территориальном море, как предусмотрено в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

7.7 Заявление о назначении ОУМР должно содержать все соответствующие соображения и критерии, указанные в настоящем Руководстве, и включать соответствующую подтверждающую информацию по каждому такому пункту.

7.8 Заявление должно содержать краткое изложение каких-либо шагов, предпринятых к настоящему моменту предлагающим правительством-членом для защиты предлагаемого района.

7.9 Предлагающее правительство-член должно также включить в заявление подробные сведения о действиях, которые должны быть предприняты согласно национальному законодательству в случае, если судно не отвечает требованиям соответствующих защитных мер. Любые предпринятые действия должны соответствовать международному праву, как указано в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

7.10 Предлагающее правительство-член должно представить отдельное предложение в соответствующий подкомитет или комитет на одобрение любой новой соответствующей защитной меры. Такое предложение должно удовлетворять требованиям, предъявляемым документом, на основании которого предлагается введение такой меры.

## **8 КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ ЗАЯВЛЕНИЙ О НАЗНАЧЕНИИ ОСОБО УЯЗВИМЫХ МОРСКИХ РАЙОНОВ И ПРИНЯТИИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЗАЩИТНЫХ МЕР**

8.1 ИМО должна рассматривать каждое заявление или поправку к нему, представленные ей предлагающим правительством-членом, в зависимости от конкретного случая с тем, чтобы установить, удовлетворяет ли район хотя бы одному из критериев, предусмотренных разделом 4, характеристики района являются уязвимыми в связи с международной судоходной деятельностью, как это предусмотрено разделом 5, а также то, что соответствующие защитные меры существуют или предложены в целях предотвращения, снижения или устранения определенной уязвимости.

8.2 При оценке каждого предложения ИМО следует, в частности, принимать рассматривать:

- .1 полный диапазон имеющихся защитных мер, а также определять, пригодны ли соответствующие или предлагаемые защитные меры для эффективного предотвращения, снижения или устранения выявленной уязвимости района в связи с международной судоходной деятельностью;
- .2 могут ли такие меры привести к потенциальному значительному отрицательному воздействию международной судоходной деятельности на окружающую среду за пределами предлагаемого ОУМР; и
- .3 связь между признанными характеристиками, выявленной уязвимостью, соответствующими защитными мерами для целей предотвращения, снижения или устранения такой уязвимости, общими размерами района, включая соответствие размеров района тем, которые необходимы для удовлетворения установленной потребности.

8.3 Процедура рассмотрения ИМО заявления о назначении ОУМР следующая:

- .1 КЗМС должен нести главную ответственность в рамках ИМО за рассмотрение заявлений о назначении ОУМР, и все заявления должны в первую очередь представляться КЗМС;
  - .1 КЗМС должен вначале рассмотреть заявление, с тем чтобы установить, отвечают ли разделы заявления положениям Руководства и, при необходимости, должен назначить техническую группу, состоящую из представителей, обладающих специальными знаниями в области экологии, науки, судоходства и права.
  - .2 приветствуется представление предлагающим правительством-членом заявки с приложением морских карт и другой информации документов в ее обоснование по разделам, необходимым для назначения ОУМР;
  - .3 любая техническая группа должна подготовить короткий отчет Комитету, в котором содержатся выводы и результаты изучения; и
  - .4 результат оценки заявки по ОУМР должен быть соответствующим образом отражен в отчете КЗМС;
- .2 в соответствующем случае по итогам рассмотрения КЗМС должен одобрить назначение района «в принципе» и информировать о результатах рассмотрения надлежащие подкомитет, комитет (таким может быть и собственно КЗМС) или Ассамблею, в компетенцию которых входит рассмотрение конкретных соответствующих защитных мер, предлагаемых для района;
- .3 соответствующий подкомитет или комитет, в адрес которых поступили документы от предлагающего правительства-члена, должны изучить заявку на предмет соответствия процедурам, критериям или другим требованиям юридических документов, на основании которых предлагается соответствующая мера. По вопросам, связанным с заявкой, подкомитет может обращаться за консультацией в КЗМС;
- .4 КЗМС не может одобрить ОУМР до тех пор, пока соответствующие защитные меры не рассмотрены и не получили одобрения соответствующего подкомитета, комитета или Ассамблеи. Если соответствующая защитная мера не получила одобрения компетентного органа ИМО, КЗМС имеет право отклонить заявку по ОУМР полностью или предложить предлагающему правительству-члену представить новые предложения по соответствующим защитным мерам. Соответствующий протокол обсуждения должен прилагаться к отчету КЗМС;
- .5 в отношении мер, которые требуют одобрения Комитетом по безопасности на море (КБМ), подкомитет должен направить свою рекомендацию об одобрении соответствующих защитных мер КБМ или, если подкомитет отклонит эти меры, информировать КБМ и КЗМС и предоставить заявление о причинах своего решения. КБМ должен рассмотреть любые такие рекомендации и, если меры должны быть приняты, уведомить КЗМС о своем решении;
- .6 если заявление отклоняется, КЗМС должен уведомить предлагающее правительство-член, сделать заявление о причинах своего решения и, при необходимости, предложить правительству-члену представить дополнительную информацию; и
- .7 после одобрения соответствующих защитных мер надлежащим подкомитетом, комитетом или, при необходимости, Ассамблей, КЗМС может назначить район в качестве ОУМР.

8.4 ИМО должна обеспечить форум для рассмотрения и повторной оценки любой принятой соответствующей защитной меры, если это необходимо, принимая во внимание относящиеся к делу комментарии, доклады и наблюдения за выполнением соответствующих защитных мер. Правительствам-членам, суда которых эксплуатируются в районе, назначенном в качестве ОУМР, рекомендуется доводить до сведения ИМО любые проблемы, связанные с соответствующими защитными мерами, с тем чтобы можно было внести любые необходимые коррективы. Правительства-члены, которые первоначально представили

заявление о назначении ОУМР с указанием соответствующих защитных мер, также должны довести до сведения ИМО любые проблемы и предложения о дополнительных мерах или изменениях любой соответствующей защитной меры или самого ОУМР.

8.5 После назначения ОУМР и соответствующих защитных мер ИМО должна убедиться, что фактическая дата осуществления наступает как можно скорее на основании правил ИМО и в соответствии с международным правом.

8.6 При оценке заявлений о назначении ОУМР и указанных в них соответствующих защитных мер ИМО должна принимать во внимание технические и финансовые ресурсы, имеющиеся у правительств-членов развивающихся стран и стран с переходной экономикой.

## **9 ОБЕСПЕЧЕНИЕ СТАТУСА РАЙОНОВ, НАЗНАЧЕННЫХ В КАЧЕСТВЕ ОУМР, И ИХ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ЗАЩИТНЫХ МЕР**

9.1 Когда ОУМР окончательно назначен, все соответствующие защитные меры должны быть обозначены на картах в соответствии с условными обозначениями и методами Международной гидрографической организации (МГО).

9.2 Предлагающие правительства-члены должны обеспечить, чтобы любая соответствующая защитная мера осуществлялась в соответствии с международным правом, как указано в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву.

9.3 Правительства-члены должны предпринять все надлежащие шаги для обеспечения того, чтобы суда, плавающие под их флагами, соблюдали соответствующие защитные меры, принятые для защиты назначенного ОУМР. Правительства-члены, которые получают информацию о предполагаемом нарушении соответствующей защитной меры судами, плавающими под их флагами, должны предоставить правительству, которое сообщило о нарушении, подробные сведения о любых предпринятых надлежащих действиях.