

# Правовой режим Арктики и Антарктики




1. Правовой режим Арктики
2. Арктическое судоходство
3. Северо-западный проход
4. Правовой режим Антарктиды
5. Полярный кодекс



**Арктика** — единый физико-географический район Земли — единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу — единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков — единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии —






Указ Президента Российской Федерации  
от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях  
Арктической зоны Российской Федерации»

Мурманская область, Ненецкий, Чукотский, Ямало-  
Ненецкий автономные округа, а также  
муниципальное образование городского округа  
"Воркута" (Республика Коми).

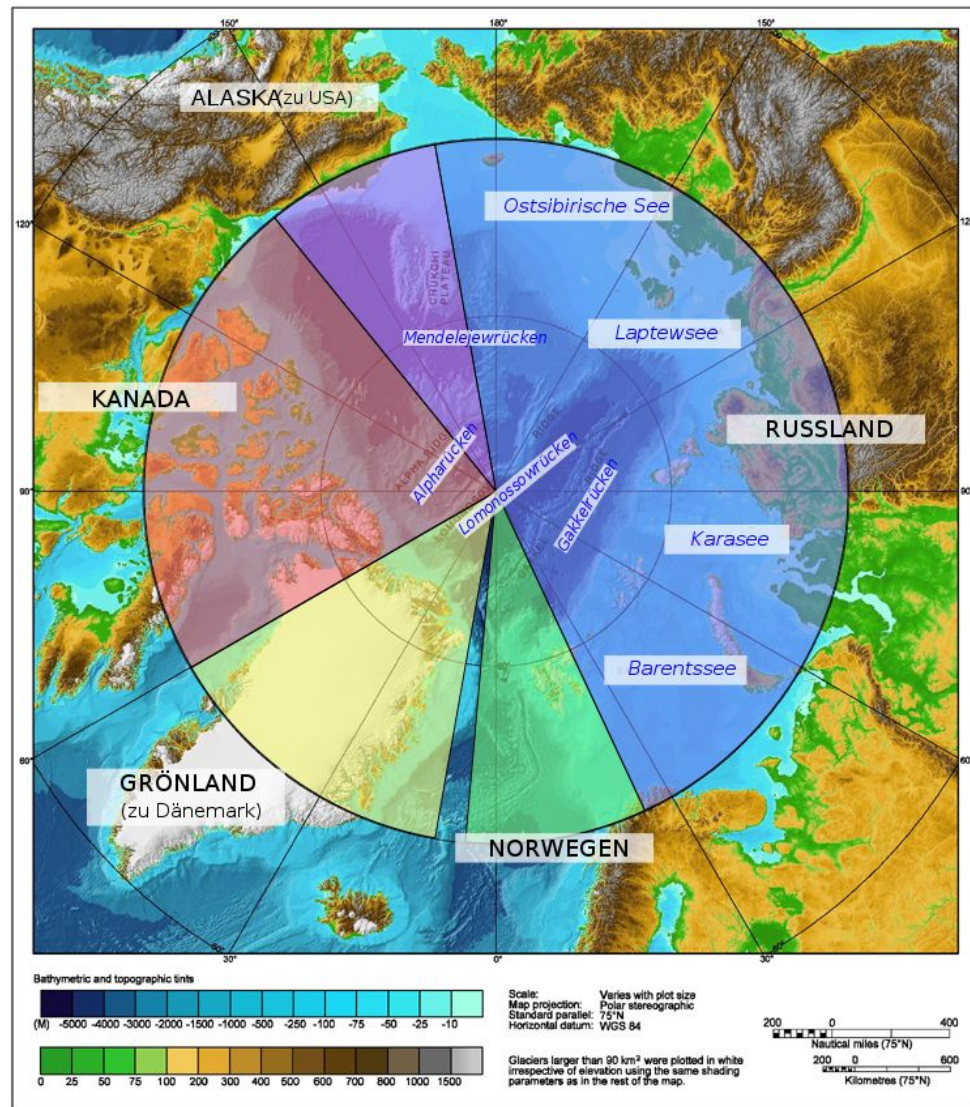
+ городской округ Норильска, ряд территорий  
Архангельской области, включая муниципальное  
образование "город Архангельск", земли и острова,  
расположенные в Северном Ледовитом океане,  
некоторые улусы Якутии.



Конвенционная делимитация арктических пространств не существует. В международно-правовой доктрине высказывается как минимум три точки зрения на делимитацию и правовой режим Арктики, а именно:

- регион находится вне юрисдикции какого-либо государства и на него распространяются нормы международного права;
- регион находится в совместном использовании приарктических государств;
- арктические пространства делятся на секторы (внутри: северной полусферы), вершинами которых является северный полюс, а основанием - государственные территории приарктических государств.

В 1909 году Канада объявила суверенитет на все территории между северным полюсом и своим северным побережьем. В мае 1925 года Канада официально закрепила своё право на свой арктический сектор. Постановлением ЦИК СССР от 1926 года вся территория от северного полюса до материковой части СССР, ограниченная меридианами, объявлялась территорией СССР






### Les frontières dans l'Arctique

- Frontières reconnues
- ..... Limites équidistantes
- Revendications territoriales russes
- - - - - Limite des 200 miles (Zone économique exclusive)
- ..... Limite minimale de la banquise à l'été 2007

Согласно  
Парижскому  
соглашению 1920  
г., суверенитет  
Норвегии  
распространяется  
на все острова  
архипелага,  
расположенные  
между 10 и 25° в.д.  
и 74 и 81° с.ш.









Законодательство Норвегии не определяет полярные владения страны, однако, при подписании 13 июня 1997 г. министрами по окружающей среде арктических государств Руководства по проведению морских работ по нефти и газу в Арктике определено, что для целей этого Руководства арктическую территорию Норвегии образуют районы норвежского моря севернее  $65^{\circ}$  северной широты. Несмотря на подписанное еще 15 февраля 1957 г. Соглашение между СССР и Норвегией о морской границе между двумя странами, с Норвегией долго не были разграничены территориальные разногласия. 15 сентября 2010 соглашение Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океан






В 1893 г., все проливы, рейды, бухты русского побережья Северного Ледовитого океана и Белого моря были провозглашены территорией России.

20 сентября 1916 г., нотой Министерства иностранных дел Российская империя установила свой территориальный титул на земли и острова, открытые в 1913-1914 гг. и расположенные в российской арктической зоне. В Ноте содержалось уведомление о включении в состав территории Российской империи всех земель, составляющих продолжение на север Сибирского континентального плоскогорья, поскольку они, по мнению России, составляют продолжение на север континентального пространства Сибири, а также ввиду того, что их принадлежность к территории Российской Империи является общепризнанной в течение столетий.



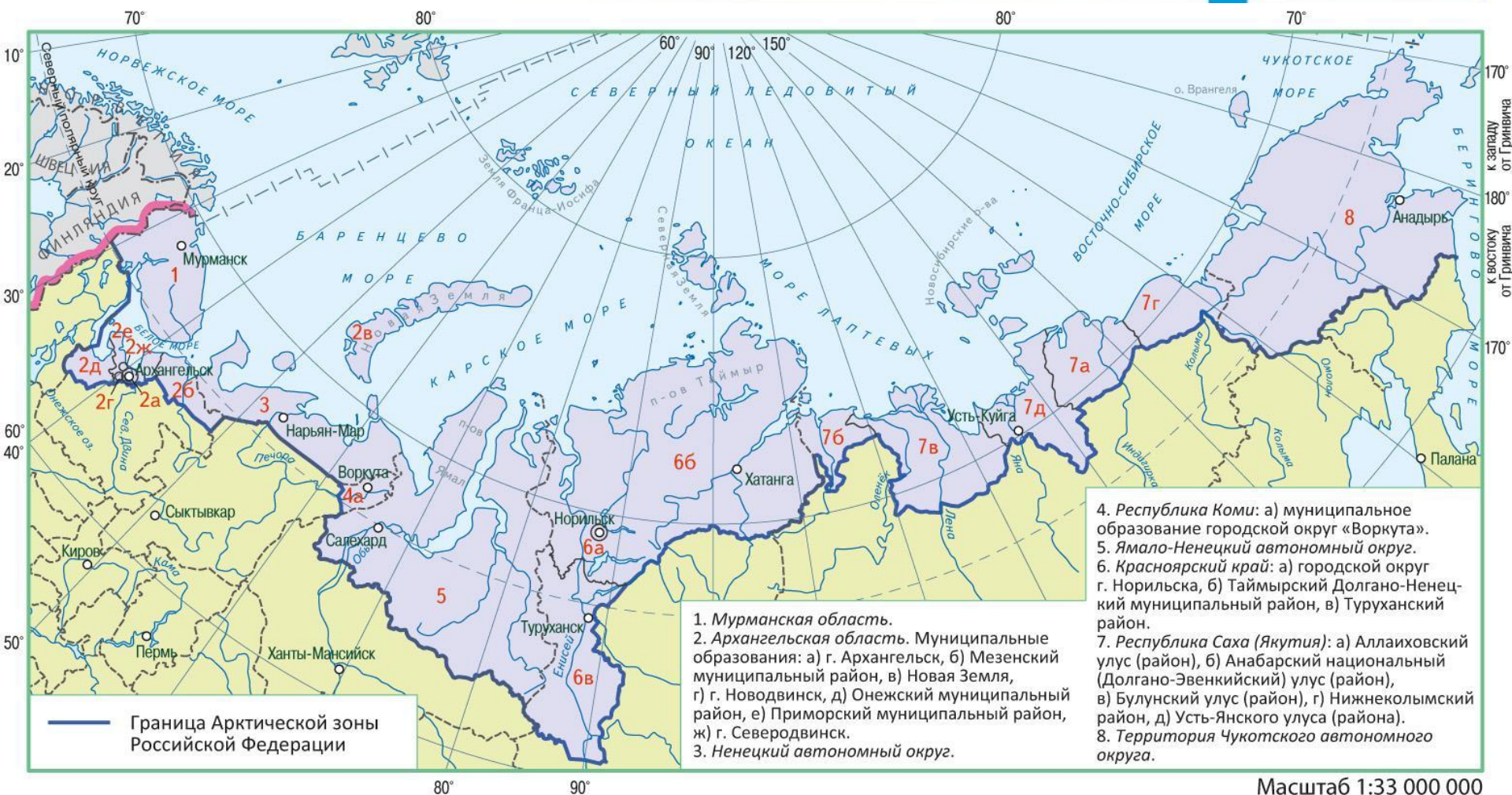
Советский Союз в Меморандуме Народного комиссариата иностранных дел от 4 ноября 1924 г. подтвердил притязания СССР, заявленные в ноте царского правительства 1916 г. на земли, составляющие северное продолжение Сибирского материкового плоскогорья.

В дальнейшем Постановлением СНК СССР от 17 апреля 1925 г. Были объявлены территориальными водами Советского Союза проливы Карские Ворота, Югорский Шар, Маточкин Шар, Вилькицкого, Шокальского, Красной Армии, а воды проливов Лаптева и Санникова- исторически принадлежащими СССР.



Декретом Президиума Центрального Исполнительного Комитета, принятом в 1926 г., все пространства и острова, расположенные между побережьем СССР в Северном Ледовитом океане, Северным Полюсом и меридианами  $32^{\circ}$  в.д. и  $168^{\circ}$  з.д., которые были обнаружены, или могли бы быть обнаружены в будущем, и не принадлежащие к тому времени ни одной зарубежной территории объявлялись принадлежащими СССР

В 1979 г. Советский Союз, указав на неточность определенных ранее координат линии, проходящей посередине Берингова пролива и разделяющей острова Ратманова и Крузенштерна, изменил восточные границы своих «полярных владений».



Современную арктическую область США составляют территории США к северу от Полярного круга и территории к северу и западу от границы, формируемой реками Поркупайн, Юкон и Кусковим, цепь Алеутских островов, а также все смежные моря, включая Северный Ледовитый океан и море Бофорта, Берингово и Чукотское моря.





## Площади арктических владений (в млн кв. км)







Страны, претендующие на различные части Арктики

США



США



Россия



Канада



Дания



Норвегия



США

### Экспедиция "Арктика-2007":

Российские батискафы впервые погрузились на дно Ледовитого океана.



Спорный регион

Полярный круг

Канада

Гренландия (Дания)

По данным ученых, именно в Арктике находится более 25% мировых запасов нефти и газа. В недрах Арктики, на которые претендует Россия, по предварительным оценкам, содержится около 10 млрд тонн углеводородов

Море Лаптевых

Северный полюс

Норильск

Россия

Баренцево море

Нарьян-Мар

Мурманск

Норвегия

# Предложение России



..... Граница полярных владений РФ

--- 200-мильная российская экономическая зона

# СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ (СМП)

© InfoStep, www.info-step.ru, 2013

• Водная транспортная магистраль, проходящая вдоль северных берегов России

• Кратчайший морской путь, соединяющий европейские и дальневосточные российские порты, а также устья судоходных рек Сибири в единую транспортную систему

## Что возят по СМП

- топливо
- оборудование
- продовольствие
- природные ископаемые
- леса
- товары народного потребления
- продовольствие

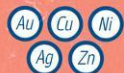


## Интерес к СМП других стран

- Страны Азии:
- Китай;
  - Япония;
  - Южная Корея;
- Страны Европы:
- Финляндия;
  - Швеция;
  - Норвегия;
  - Дания;



## Значение СМП для РФ



Территории Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока занимают около 60 % площади РФ. В этих регионах сосредоточены основные месторождения газа, нефти, каменного угля, золота, алмазов и цветных металлов.



Организация регулярных грузоперевозок по СМП способств развитию территории российского Севера, освоению новых земель, новых нефтегазовых месторождений полуострова Ямал и арктического шельфа. Это имеет стратегическое значение для России.



Приоритетным направлением является доставка нефтегазовой продукции отечественных предприятий по Северному морскому пути в порты Азиатско-Тихоокеанского региона и Китая.



Для ряда районов Арктической зоны морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. Сюда входит Чукотка, острова арктических морей и населенные пункты побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа.



## Где проходит

В российской Арктике около 50 портов, порт-пунктов и терминалов.

Ледовая трасса:  
Новая Земля—порт Провидения

5 610 км

Протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП—около

37 000 км

## Основные пользователи СМП в России

- «Норильский никель»
- «Газпром»
- «Лукойл»
- «Роснефть»
- «Росшельф»
- «Новатэк»
- Красноярский край
- Саха—Якутия
- Чукотка



Северный морской путь в соответствии с федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определяется как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике.






# Северный морской путь

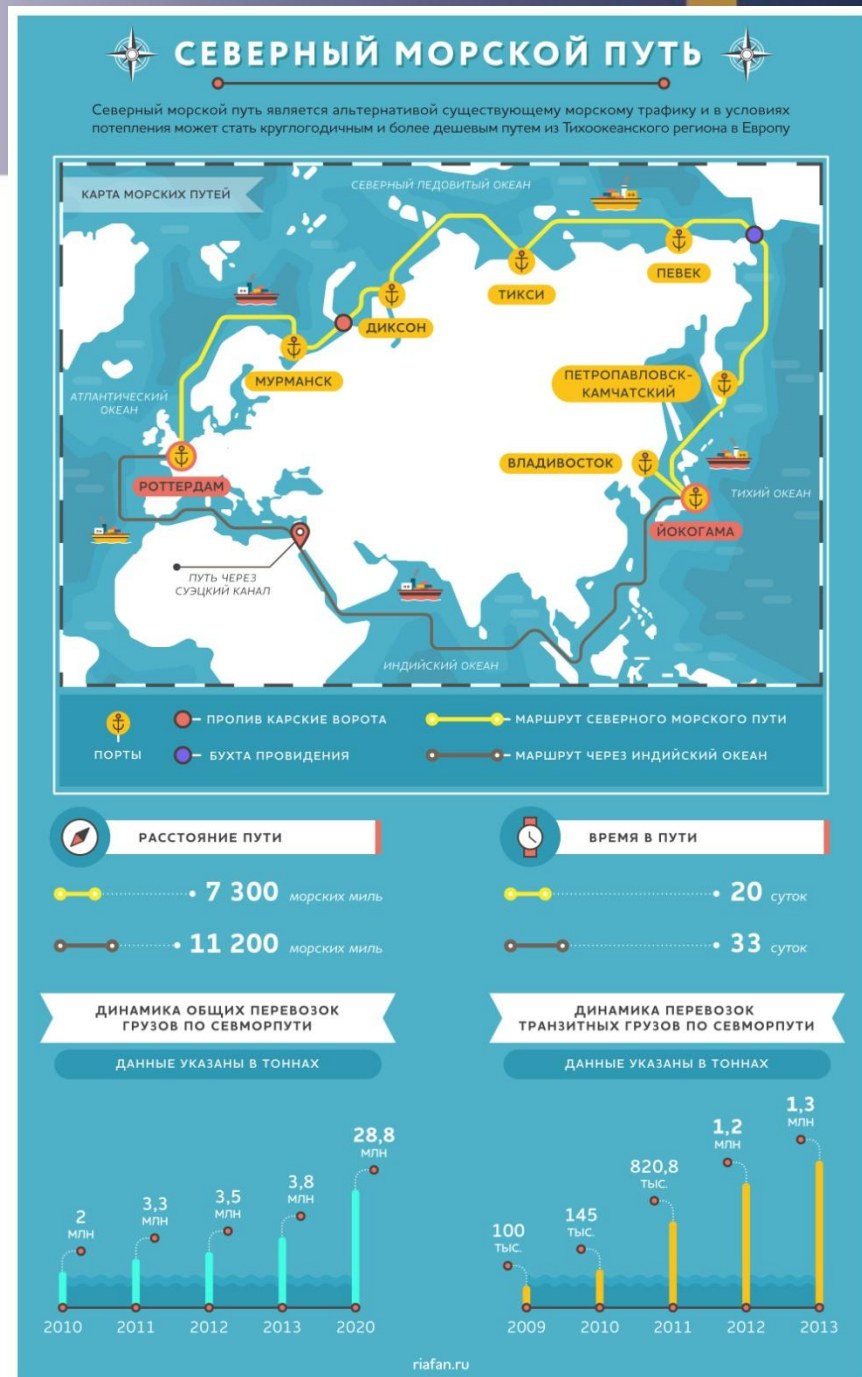



Северный морской путь – главная судоходная магистраль России в Арктике. Проходит по морям Северного Ледовитого океана, соединяет европейские и дальневосточные порты. Длина (то Карских Ворот до бухты Провидения) 5600км. Северный морской путь обслуживает порты Арктики и крупных рек (ввоз топлива, оборудования, продовольствия, вывоз леса, в т.ч. за границу, и др.). Основные порты: Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Продолжительность навигации 2-4 месяца.



Правовой режим организации Эксплуатации СМП складывается из многочисленных норм российского морского законодательства, а также норм закона «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации», положений федеральных целевых программ (ФЦП) «Мировой океан», «Модернизация транспортной системы России», «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.» и некоторых других действующих нормативно-правовых документов.


Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с упомянутым законом, другими федеральными законами, международными договорами РФ и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Правительством Российской Федерации и публикуемых в Извещениях мореплавателям.





Судно, принятое под проводку Штабом морских операций АСМП, может заходить во внутренние арктические воды России, соблюдая при этом действующий правовой режим, установленный законодательными и иными правовыми актами РФ. Иностранное судно может осуществлять мирный проход через территориальные воды РФ. Судно, предполагающее следовать по трассе СМП, должно иметь на борту свидетельство о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца за ущерб от загрязнения морской среды






Иностранные суда и военные корабли с ядерными двигателями, а также иностранные суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, в соответствии с Федеральным законом 1998 г. должны иметь на борту соответствующие документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными договорами Российской Федерации, и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разделения движения в территориальном море.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов и охраны окружающей среды во внутренних водах и в территориальном море РФ могут устанавливаться запретные для плавания и временно опасные для плавания районы, в которых полностью запрещается или временно ограничивается плавание, постановка на якорь, добыча морских млекопитающих и другая деятельность. Временно опасные для плавания районы устанавливаются на определенный срок после заблаговременного объявления об этом в Извещениях мореплавателям. Решения об установлении таких районов и об их открытии принимает российское Правительство.



Вынужденный заход иностранных судов, иностранных военных кораблей или других государственных судов в территориальное море, во внутренние морские воды и в арктические морские порты может осуществляться в силу чрезвычайных обстоятельств, таких как несчастный случай, авария, стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности судна, ледовых условий, угрожающих безопасности судна, буксировки поврежденного судна, доставки спасенных людей, необходимости оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.



В соответствии с положениями Статьи 98(2) КМП-82, Россия по маршрутам СМП должна способствовать организации, деятельности и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, должна сотрудничать в этих целях с соседними государствами посредством взаимных региональных договоренностей. Положения SOLAS обязывают Правительство РФ обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких морских спасательных средств, какие рассматриваются как практически возможные и необходимые исходя из интенсивности движения судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, должны предоставлять достаточные средства обнаружения и спасания таких людей

Специальные правила по поиску и спасанию, установленные Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г. (SAR), обязывают Россию учреждать специальные службы для таких целей (Правило 2.1.1 ). Для этого устанавливаются районы поиска и спасания, в которых прибрежное государство несет ответственность за поиск и спасание.



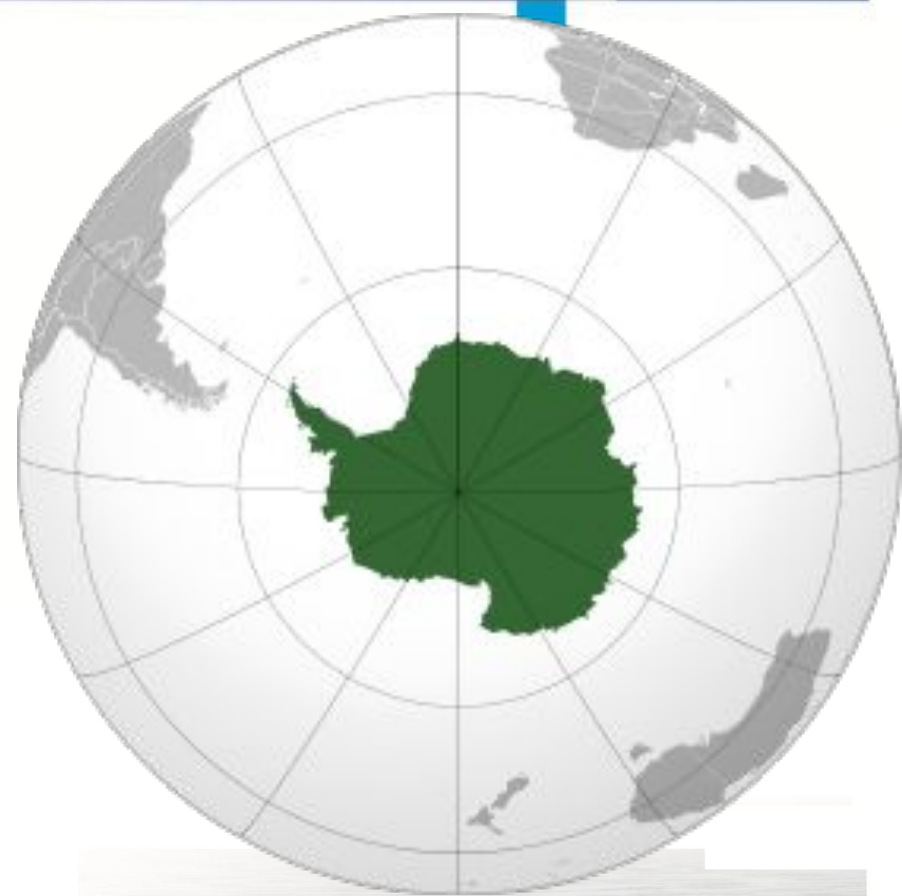
[Увеличить](#)

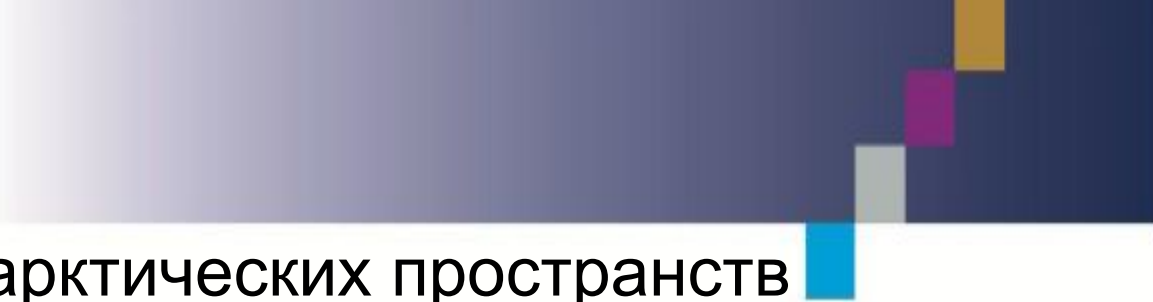
Коммерческое использование СЗП началось только в 1969 г., когда на Аляске были обнаружены значительные запасы нефти.

Правовой статус СЗП не определен ни одним из действующих международных соглашений, однако в виду того, что маршрут проходит в пределах территориальных вод Канады, на него распространяется ее суверенитет. Канада считает правомерным применять к транзитным судам особый контроль, включая получение предварительного разрешения на проход.



**Антарктида** — континент  
— континент,  
расположенный на самом  
юге Земли — континент,  
расположенный на самом  
юге Земли, центр  
Антарктиды примерно  
совпадает с южным  
географическим  
полюсом — континент,  
расположенный на самом  
юге Земли, центр  
Антарктиды примерно  
совпадает с южным  
географическим полюсом.  
Антарктиду омывают





Правой режим антарктических пространств формируют четыре основных соглашения: Договор «Об Антарктике» 1959 г.; Протокол к Договору об Антарктике по защите окружающей среды (Мадридский протокол (англ.- The Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty («Madrid Protocol»)); Конвенция по консервации Антарктических полостей (англ.- The Convention for the Conservation of Antarctic Seas); Конвенция по консервации Антарктических морских живых ресурсов (англ. - The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR).



Целями договора:

- отказ сторон от территориальных претензий (Статья IV);
- ограничения на военное использование Антарктических пространств (Статья 1 );
- обеспечение свободы проведения научных исследований (Статья II).

Договор был подписан в Вашингтоне 1 декабря 1959 г. Аргентиной, Австралией, Бельгией, Чили, Французской Республикой, Японией, Новой Зеландией, Норвегией, Южной Африкой, СССР, Великобританией, и США и вступил в силу 23 июня 1961 г.



September 1979



September 2007



  
СИБИРСКИЙ  
АРКТИЧЕСКИЙ  
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС)

Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ 73/78)

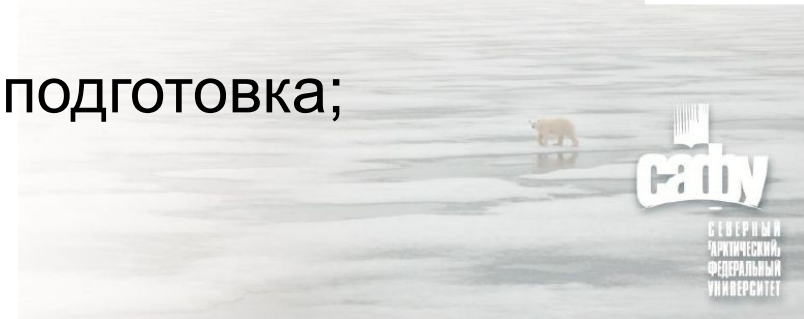
Руководства для судов, эксплуатируемых в покрытых льдом арктических водах (MSC/Circ.1056 и MEPC/Circ.399)

Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс)



*в Части I-A «Меры безопасности»:*

- наставление по эксплуатации в полярных водах;
- конструкции судна;
- остойчивость и деление на отсеки;
- водонепроницаемость и брызгонепроницаемость;
- механические установки;
- пожарная безопасность, противопожарная защита;
- спасательные средства и устройства;
- безопасность мореплавания;
- связь;
- планирование рейса;
- укомплектование экипажем и подготовка;



*в Части II-А «Меры по предотвращению загрязнения»:*

- предотвращение загрязнения нефтью,
- вредными жидкими веществами,
- опасными веществами, перевозимыми в море в упакованном виде,
- сточными водами с судов,
- мусором с судов.



# КАК ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС ЗАЩИЩАЕТ ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

## НЕФТЬ



### СБРОС

Сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любых судов запрещен



### КОНСТРУКЦИЯ

Для всех нефтяных танкеров, включая танкеры дедвейтом менее 5000, требуется двойной корпус и двойное дно (суда категории А/В, построенные 1 января 2017 года или после этой даты)



### ТЯЖЕЛОЕ ЖИДКОЕ ТОПЛИВО

Тяжелое жидкое топливо запрещено в Антарктике (согласно Конвенции МАРПОЛ). Суда поощряются к тому, чтобы не иметь на борту и не использовать тяжелое жидкое топливо в Арктике



### СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Рассмотреть вопрос о применении нетоксичных биоразлагаемых смазочных материалов или материалов на водной основе в смазываемых узлах, которые расположены за пределами подводной части корпуса в непосредственном контакте с морской водой

## ИНВАЗИВНЫЕ ВИДЫ



### ИНВАЗИВНЫЕ ВОДНЫЕ ВИДЫ

Должны приниматься меры по сведению к минимуму риска переноса инвазивных водных видов в судовых балластных водах и через биообрастание судов

## СТОЧНЫЕ ВОДЫ



### СБРОСЫ I

Запрещается любой сброс сточных вод в полярных водах (кроме специально оговоренных обстоятельств)



### УСТАНОВКИ ДЛЯ ОБРАБОТКИ СТОЧНЫХ ВОД

Сброс разрешается, если на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод и обработанные сточные воды сбрасываются настолько возможно далеко от ближайшего берега, любого припая, шельфового ледника или районов конкретно указанной сплошности льда



### СБРОСЫ II

• Незмельченные или необеззараженные сточные воды могут быть сброшены на расстоянии более 12 морских миль от любого шельфового ледника или припая  
• Измельченные и обеззараженные сточные воды могут быть сброшены на расстоянии более 3 морских миль от любого шельфового ледника или припая

## МУСОР



### ПЛАСТМАССА

Запрещается сброс всех видов пластмасс (согласно Конвенции МАРПОЛ)



### ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ I

Запрещается выбрасывание пищевых отходов на лед



### ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ II

Измельченные или перемятые пищевые отходы (размером не более 25 мм) могут выбрасываться, только если судно находится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега, ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая



### ТУШИ ЖИВОТНЫХ

Сброс туш животных запрещается



### ОСТАТКИ ГРУЗА

Остатки груза, мощные средства или присадки, содержащиеся в трюмной промывочной воде, могут быть сброшены только в том случае, если они не являются веществами, вредными для морской среды, если как порт отравления, так и порт назначения находятся в пределах арктических вод и в этих портах отсутствуют достаточные приемные сооружения. Такие же требования применяются к району Антарктики согласно Конвенции МАРПОЛ

## ХИМИЧЕСКИЕ ВЕЩЕСТВА



### СБРОС

В полярных водах запрещен сброс вредных жидких веществ (ВЖВ) или смесей, содержащих ВЖВ

## СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, вступает в силу 1 января 2017 года
- Он применяется к судам, эксплуатирующимся в арктических и антарктических водах, в дополнение к существующим требованиям конвенции МАРПОЛ
- Он обеспечивает безопасную эксплуатацию судна и защиту окружающей среды, поскольку посвящен рискам уникального характера, которые присутствуют в полярных водах и не охвачены другими документами

## ОПРЕДЕЛЕНИЯ



### КАТЕГОРИИ СУДОВ

Суда трех категорий по своей конструкции предназначены для эксплуатации в полярных водах в условиях:

- A) по меньшей мере одностенного льда средней толщины
- B) по меньшей мере тонкого одностенного льда
- C) отдельных льдин в менее жестких ледовых условиях, чем условия для A и B



**ПРИПАЙ:** морской лед, который образуется и остается неподвижным вдоль побережья, где он прикреплен к берегу, к ледяной стене, к ледяному барьеру, между отгелями или севшими на отгели айсбергами

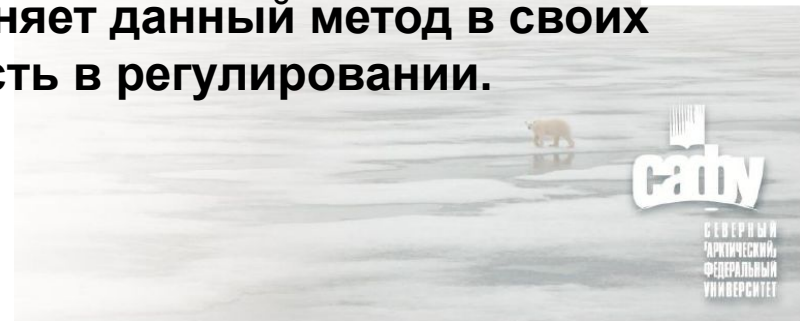
**ШЕЛЬФОВЫЙ ЛЕДНИК:** находящийся на плаву ледяной покров значительной толщины, возвышающийся на 2–50 м или более над уровнем моря и скрепленный с берегом

# Проблемы

**Метод регулирования Полярного кодекса в основном базируется на риск-ориентированном подходе, ведущем к установлению, так называемых, «целевых стандартов» (Goal-Based Standards).**

**Это – трехуровневый подход. Состоит он в том, что в документе устанавливаются (1) целевые стандарты (цели, на достижение которых направлено регулирование). Их содержание, предопределяется перечнем рисков (опасностей, вызовов). Затем устанавливаются (2) функциональные требования, связанные с ними, и, наконец, вводятся (3) правила, обеспечивающие, достижение поставленных целей.**

**В последнее время ИМО активно применяет данный метод в своих документах. Он дает большую гибкость в регулировании.**

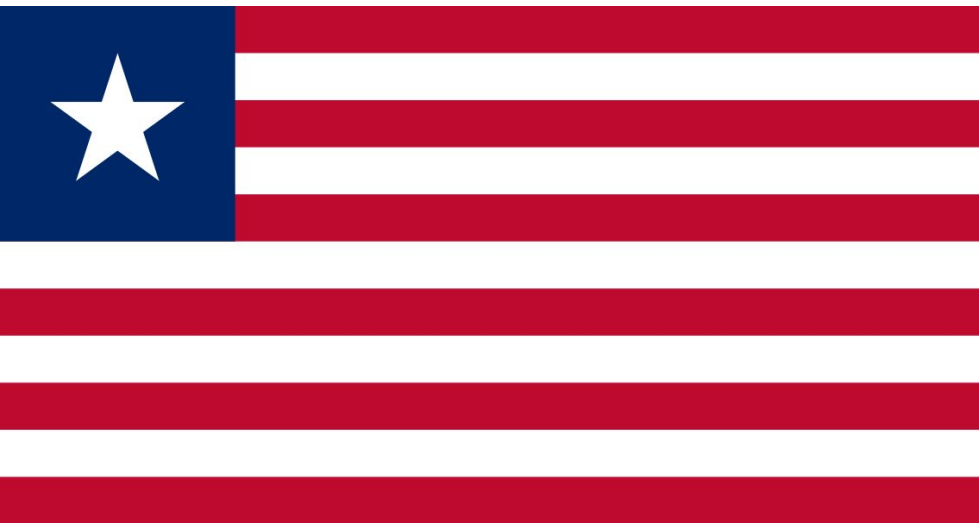


**В отличие от метода установления минимальных стандартов, он переносит, принятие решения на уровень государства флага, классификационного общества, судовладельца, технического менеджера и т.п.**

**Является ли такой метод эффективным/приемлемым для полярных вод?**

**Вряд ли.**

**Полярное судоходство является обособленным видом деятельности в мировом судоходстве, знания и опыт в этом отношении доступны относительно малому кругу специалистов. Условия Арктики и Антарктики настолько суровы и специфичны по сравнению с обычными условиями мореплавания, что применение обычных стандартов к конструкции и оборудованию судна, его снабжению и экипажу в полярных водах создает неприемлемый уровень рисков, т.к. на первоначальном этапе решение будет приниматься лицами, не обладающими достаточным опытом.**



**Именно администрация государства флага судна (уполномоченная организация) принимает решение о готовности конкретного судна и экипажа к эксплуатации в конкретное время, в конкретных районах полярных вод, что требует от нее не только глубокого понимания применимых правил, но и ожидаемых условий эксплуатации.**





**Не ясна процедура одобрения обязательного для каждого судна Наставления по эксплуатации в полярных водах (Polar Water Operational Manual). Будет ли эта процедура соответствовать процедуре для документов, предусмотренных Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения? И если нет, то насколько это обоснованно?**

**Кодекс совершенно оправданно требует от компаний-операторов судов осуществлять оперативную оценку (operational assessment) в отношении судов, эксплуатирующихся в полярных водах, связывая с результатом такой оценки параметры (границы) эксплуатации судна, но в этом отношении Кодекс мало помогает техническим менеджерам, вероятно, полагая, что они должны ориентироваться**



**В публикациях посвящённых Полярному кодексу продолжается обсуждение следующих вопросов:**

- целесообразности запрета на использование и перевозку мазута в Арктике,**
- ограничений на загрязнение воздуха,**
- на операции с балластными водами,**
- целесообразности введения мер, направленных на уменьшение уровня подводного шума,**
- распространение положений Полярного кодекса на рыболовные и иные суда,**
- необходимость разработки мер по сбору нефти и иных веществ со льда,**
- разработки дополнительных стандартов/мер по противопожарной безопасности.**



**Части I-A и II-A Полярного кодекса, содержащие обязательные нормы, с их вступлением в силу, безусловно, станут частью международного права.**

**Не так прост вопрос с частями I-B и II-B Полярного кодекса. В Кодексе указано, что при применении его обязательных положений во внимание должны приниматься положения, содержащиеся в частях В.**

**Скорее всего, положения частей В Полярного кодекса надлежит квалифицировать как «нормы мягкого права» (soft law). В научной литературе дебаты о правовой природе «мягкого права» продолжаются, и однозначное понимание данного института еще не сформировалось.**

**Скорее всего, в настоящее время рекомендательные нормы Полярного кодекса не будут рассматриваться правоприменительными органами в качестве источников права, но и не будут ими полностью игнорироваться. Данные нормы поддержаны авторитетом ИМО и в известной мере могут рассматриваться в качестве унификации хорошей морской практики.**



**Спасибо за внимание!**