

0-782917

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

На правах рукописи

ЕРМОЛИНА
Марина Анатольевна

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ ДЕЙСТВИЙ ПРИ ЗАЩИТЕ МИРОВОГО
ОКЕАНА ОТ АВАРИЙНОГО ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ**

**Специальность 12.00.10 -
Международное право; Европейское право**

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук



Санкт-Петербург
2010

Работа выполнена на кафедре международного права юридического факультета Санкт-Петербургского государственного университета.

Научный руководитель: Заслуженный деятель науки,
доктор юридических наук, профессор
Сидорченко Виктор Федорович

Официальные оппоненты: доктор юридических наук, профессор
Дежкин Владимир Николаевич
Санкт-Петербургский институт
Управления и Права

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000608237


Заслуженный юрист Российской Федерации,
кандидат юридических наук, доцент
Зябкин Алексей Иванович
Санкт-Петербургский гуманитарный универси-
тет профсоюзов

Ведущая организация: Северо-Западная академия государственной
службы

Защита диссертации состоится «21» мая 2010 г. в 18 час. 15 мин. на заседа-
нии Совета Д 212.232.04 по защите докторских и кандидатских диссертаций
при Санкт-Петербургском государственном университете по адресу: 199026,
Санкт-Петербург, Васильевский остров, 22 линия, д. 7, Зал заседаний Учено-
го Совета.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им. А. М. Горь-
кого Санкт-Петербургского государственного университета по адресу:
199034, Санкт-Петербург, Университетская набережная, д. 7/9.

Автореферат разослан «14» апреля 2010 г.

Ученый секретарь диссертационного совета  В. С. Иваненко

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования обусловлена постоянной интенсификацией международного морского судоходства и усугубляющейся вследствие аварийности судов проблемой загрязнения Мирового океана.¹

Мировой транспортный флот насчитывает десятки тысяч крупных судов (валовой вместимостью свыше 500 рег. т), сотни тысяч средних (валовой вместимостью от 100 до 500 рег. т), в число которых входят: смешанные грузовые суда – 31 %, танкеры различного назначения – 27 %, балкеры – 15 %, специализированные контейнеровозы – 9 %, пассажирские и другие суда – 18 %).² Количество мелких судов (менее 100 рег. т) исчисляется миллионами.

Ежегодно примерно с каждым третьим из всех морских судов (от самых больших до самых малых) происходит какой-либо аварийный случай. При этом едва ли не каждый второй аварийный случай сопровождается каким-либо видом загрязнения морской среды. Ущерб от таких загрязнений составляет миллиарды долларов.³

В настоящее время около 60 % потребляемых в мире нефти и нефтепродуктов перевозится морским транспортом, что составляет 40 % от перевозимых морем грузов. За последние годы танкерные перевозки возросли более чем на 80 %, что существенно увеличивает риск аварийных загрязнений.

Морской практике известны многочисленные случаи аварийных нефтяных загрязнений, повлекшие колоссальный ущерб морской среде и связанным с ней интересам прибрежных государств. Международно-правовые проблемы действий в состоянии крайней необходимости наглядно проявились при вмешательстве прибрежных властей Великобритании во время бедствия либерийского супертанкера «Торри Кэньон» в 1967 г., на который были сброшены зажигательные бомбы и напалм с целью сжечь разлившуюся нефть.⁴ Принятие подобных мер предполагалось и при аварии греческого супертанкера «Престиж» в 2002 году, который на протяжении почти недели терпел бедствие у берегов Испании, при явном бездействии властей этой страны. Однако, как сообщалось в прессе, «развитие событий избавило от такого шага: изношенный корпус танкера разломился сам, после чего он затонул», вызвав массовое загрязнение.⁵

¹ Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Проблема предотвращения загрязнения Мирового океана // Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М., 2007. С. 313 – 329.

² Lloyd's Register Fairplay. July 2009 // Shipping and World Trade (Международная палата судоходства. Официальный сайт). URL: <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/number-of-ships.php> (дата обращения: 22. 01. 2010).

³ Annual Report in 2008 // International oil pollution compensation Funds (Международный компенсационный фонд. Официальный сайт) URL: <http://www.iopcfund.org/> (дата обращения: 20. 02. 2010).

⁴ Birnie P. W., Boyle A. E. Law of the Sea and protection of the marine environment // International Law and the Environment. Oxford: University Press, 2002. P.145.

⁵ Отказ прибрежных властей от бомбардировки танкера мотивировался тем, что на борту аварийного судна находилось свыше 70 тыс. т нефтепродуктов, что не гарантировало успех операции. – См.: Танкер «Престиж» нанес Испании ущерб на 42 млн. евро. URL: <http://www.gazeta.ru/2002/11/20/last69244.shtml> (дата обращения: 20. 02. 2010).

Проблемы применимости национальных стандартов безопасности мореплавания при угрозе аварийного загрязнения выявились в 2007 году, когда в результате сильнейшего шторма в Керченском проливе потерпели бедствие и затонули танкер «Волгонефть - 139», а также несколько других судов.¹ Основными причинами возникшей чрезвычайной ситуации послужили несоблюдение установленного порядка захода и пребывания судов в районе Керченского пролива и непринятие капитаном порта чрезвычайных действий по отходу судов в безопасный район при изменении гидрометеорологической обстановки.

На основе изложенного можно сделать вывод о том, что, во-первых, мировое сообщество государств не всегда в состоянии своевременно и надлежащим образом противостоять загрязнению Мирового океана и, во-вторых, по-прежнему актуальна разработка новых международных и национальных технико-правовых стандартов чрезвычайных действий по защите морской среды от загрязнения, применяемых, в том числе, и в состоянии крайней необходимости.²

В последние годы обострилась также проблема контроля со стороны прибрежных государств в отношении заходящих в их порты иностранных судов, не отвечающих международно-правовым стандартам безопасности мореплавания. В связи с этим наиболее актуальным аспектом международно-правовой защиты Мирового океана от аварийного загрязнения с судов является четкая регламентация полномочий государства флага судна, прибрежно-государства и государства порта в целях обеспечения единообразного и эффективного применения международно-правовых стандартов чрезвычайных действий.

В октябре 2008 г. на брифинге, посвященном принятию Найробийского соглашения о предупреждении морских аварий, Генеральный Секретарь Международной морской организации г. Э. Митропулос призвал прибрежные государства «по возможности, быстрее заполнять пробелы в существующих международных конвенциях с целью унификации международных норм и стандартов, нацеленных на обеспечение предупреждения аварий вне территориального моря, и тем самым оказывать помощь ИМО в обеспечении безопасной навигации и защиты окружающей (морской) среды».³

Степень разработанности темы. Институт чрезвычайных действий и субинститут действий в состоянии крайней необходимости при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов являются недостаточно иссле-

¹Подводно-технические работы на танкере Волгонефть - 139 завершены. URL: http://taxhelp.ru/new/view_article.php?article_id=14903 (дата обращения: 20. 02. 2010).

²Деятельность государств в этом направлении активно поддерживается ИМО и другими заинтересованными международными организациями. – См.: Klein N. Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea. Cambridge, 2005. P. 148.

³Netherlands signs Wreck Removal Convention. Ветеринг 29, 28 October 2008. Официальный сайт ИМО. URL: http://www.imo.org/dynatool/content.asp?urlid=1779&doc_id=10326 (дата обращения: 20. 02. 2010).

дованными в российской и зарубежной науке международного права. До настоящего времени не опубликовано ни одного научного исследования российских и зарубежных ученых именно по данной проблематике.

Цели и основные задачи исследования. Целями настоящего исследования являются всесторонний и комплексный анализ международно-правовых стандартов чрезвычайных действий при защите Мирового океана от аварийного загрязнения с морских судов и выработка предложений по совершенствованию международно-правовых актов и российского законодательства в указанной сфере.

Для достижения поставленных целей необходимо решение следующих задач:

- исследование основных понятий, определений и терминов, используемых в международно-правовых актах, созданных для решения международно-правовой проблемы предупреждения аварийных случаев на море, влекущих загрязнение морской среды;
- выявление общих критериев классификации морских аварийных случаев в международном и национальном морском праве, а также правовых основ классификации морских аварийных случаев, связанных с загрязнением;
- правовой анализ международно-правовых стандартов чрезвычайных действий экипажей судов и чрезвычайных полномочий прибрежных государств (вмешательство в аварийные случаи в открытом море и исключительной экономической зоне; вынужденный контроль иностранных судов, заходящих в порты и выходящих из них, включая их задержание) при защите морской среды от аварийного загрязнения;
- исследование сущности и особенностей правового субинститута крайней необходимости с позиций международно-правовой защиты морской среды от аварийного загрязнения с судов;
- сравнительно-правовой анализ субинститута действий в состоянии крайней необходимости и субинститута оправданного (обоснованного) риска в контексте международно-правовой защиты морской среды от аварийного загрязнения с судов;
- выявление международно-правовых проблем действий в состоянии крайней необходимости при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов, и внесение практических предложений с целью их разрешения.

Объектом диссертационного исследования являются отношения между субъектами международного морского права в сфере защиты морской среды от аварийного загрязнения с судов.

Предметом диссертационного исследования являются международно-правовые стандарты чрезвычайных действий, а также действия в состоянии крайней необходимости, применяемые при угрозе или возникновении аварийного загрязнения с судов и являющиеся в подобных случаях составной частью международных стандартов чрезвычайных действий.

Нормативно-правовая и информационная база исследования. При написании работы были проанализированы многочисленные международные правовые акты, в том числе региональные, а также обычные нормы, регла-

ментирующие стандарты чрезвычайных действий по защите морской среды от аварийного загрязнения с судов. При этом особое внимание было уделено анализу резолюций Международной морской организации, направленных на борьбу с аварийным загрязнением с судов.

В работе широко использованы примеры из морской практики и практики рассмотрения дел об аварийном загрязнении с судов в международных арбитражах.

В процессе исследования рассмотрены законодательные акты Российской Федерации, законодательство других стран, российская и зарубежная практика расследования морских аварийных случаев.

Теоретическая основа исследования. Теоретическую основу диссертационного исследования составили научные труды по теории и философии права (С. С. Алексеев, Р. З. Лившиц, Н. И. Матузов, В. С. Нерсисянц, А. Ф. Черданцев и другие).

При разработке темы изучены труды российских ученых в области уголовного права (В. В. Бабурин, А.С. Жалинский, Н. М. Кропачев, В. Н. Кудрявцев, Н. С. Таганцев и другие).

При анализе судебно-арбитражной практики потребовалось обращение к трудам отечественных специалистов в области гражданского права и смежных отраслей права (М. В. Кротов, Т. А. Меребашвили, В. А. Мусин, А. В. Сухин и другие).

В ходе диссертационного исследования изучены труды известных ученых-международников (Г. В. Игнатенко, И. И. Лукашук, С. А. Малинин, О. И. Тиунов, Н. А. Ушаков и другие).

Значительное внимание в диссертации уделено международно-правовым проблемам безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, рассмотренным в трудах известных специалистов в области международного морского права (И. Р. Авраменко, Г. А. Анцелевич, Ю. Г. Барсегов, К. А. Бекашев, С. В. Виноградов, С. А. Гуреев, В. Н. Гуцуляк, В. И. Дмитриев, В. И. Егоркин, А. И. Зябкин, А. Г. Карпенко, В. П. Кириленко, В. А. Киселев, А. А. Ковалев, А. Л. Колодкин, М. Н. Копылов, Т. Р. Короткий, Ю. В. Мишальченко, В. Ф. Сидорченко, Л. В. Сперанская, А. С. Тимошенко, Г. Г. Шинкарецкая и другие).

При написании работы были также использованы труды зарубежных ученых-международников (Ф. Антуан, У. Баском, П. Бирни, А. Бойл, М. Боуман, Д. Брюбейкер, Р. Вэллес, Н. Кляйн, Р. Лагони, Н. Ройт-Арьяза, М. Хаяши, М. Хедеманн-Робинсон, С. Черринг и др.).

Методологическую основу исследования составляют философские и общенаучные методы (диалектический, логический, системного анализа и синтеза), а также специальные юридические методы (формально-юридический, сравнительно-правовой, историко-проблемный).

Научная новизна диссертации проявилась в следующем:

Впервые в науке международного морского права проведен комплексный правовой анализ международных и национальных стандартов чрезвычайных действий при защите морской среды от аварийного загрязнения с су-

дов и сформулировано само понятие «стандарты чрезвычайных действий при защите морской среды от загрязнения» как комплекс принятых и применяемых на практике конвенционных и законодательных технико-правовых норм обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды, а также стандартов хорошей морской практики и действий в состоянии крайней необходимости при угрозе аварийных случаев на море.

В связи с исследованием сущности международно-правовых стандартов чрезвычайных действий по защите морской среды от аварийного загрязнения впервые сформулированы условия их применения: а) наличие реальной и неминуемой опасности для морской среды; б) утрата или угроза утраты экипажем контроля над аварийным судном и возникшей опасностью загрязнения; в) отсутствие гарантии положительного исхода при проведении спасательных операций; г) преобладание чрезвычайных действий и действий в состоянии крайней необходимости в общем объеме спасательных действий; д) предупреждение, существенное уменьшение или предотвращение опасности загрязнения как обязательный успешный результат применения стандартов чрезвычайных действий и действий в состоянии крайней необходимости.

Впервые в отечественной науке международного и национального морского права проведен сопоставительный анализ сущности и эффективности действий в состоянии крайней необходимости и действий в состоянии оправданного (обоснованного) риска и сформулированы критерии их сходства и различия, позволяющие более квалифицированно оценить реальную аварийную обстановку и осуществить правильный выбор типа чрезвычайных мер при защите морской среды от загрязнения.

Впервые обоснованы критерии отграничения понятия и термина «морской инцидент» от понятия и термина «авария на море» в зависимости от степени опасности для морской среды и предложена классификация морских аварийных случаев по степени ущерба для морской среды.

Предложен правовой механизм вмешательства в открытом море и в исключительной экономической зоне при угрозе аварийного загрязнения с судов, позволяющий исключить неправомерное вмешательство в деятельность иностранных судов со стороны прибрежного государства и предупредить или существенно уменьшить вред морской среде.

Предложен правовой механизм чрезвычайных действий государства порта при вынужденном задержании иностранных судов, не отвечающих требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения.

Предложен правовой механизм вынужденного отказа иностранным судам в заходе в порты в случаях опасности для морской среды и связанных с ней интересов прибрежного государства.

Новизна диссертации состоит также в следующих сформулированных автором **выводах и предложениях, выносимых защиту:**

1. В международном морском праве сформировался самостоятельный правовой субинститут действий в состоянии крайней необходимости при за-

щите морской среды от аварийного загрязнения с судов, со всеми присущими ему теоретическими и практическими особенностями-проблемами.

2. Техничко-правовые стандарты чрезвычайных действий при защите морской среды от аварийного загрязнения и стандарты чрезвычайных действий при спасании имущества и человеческих жизней являются составными частями единого комплексного правового института спасания на море людей, имущества и окружающей среды.

3. К международно-правовым стандартам чрезвычайных действий при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов относятся:

а) стандарты чрезвычайных спасательных действий, предпринимаемых экипажами аварийных судов (с помощью или без помощи спасателей) с целью предотвращения или минимизации ущерба морской среде, к которым относятся: обязательное и подробное оповещение своих судовладельцев и властей прибрежных государств, заинтересованных международных организаций и иных лиц с целью координации предпринимаемых защитных действий, а также стандарты действий по борьбе с загрязнением при конкретных видах аварий, в том числе в случаях вмешательства в дела иностранного судна, создающего угрозу загрязнения берегов и объектов прибрежного государства;

б) стандарты действий прибрежного государства при его вмешательстве в предотвращение или в борьбу с уже возникшим загрязнением, произошедшим в исключительной экономической зоне или открытом море в случаях аварий с отечественными и иностранными судами, грозящих загрязнением морской среды и объектов прибрежного государства;

в) стандарты действий государства порта при вынужденном задержании аварийного судна до выхода его в море, если такой выход грозит аварийным загрязнением морской среды;

г) стандарты действий государства порта при вынужденном отказе в заходе иностранному судну, перевозящему ядерные вещества и особо опасные грузы, в случае угрозы причинения значительного ущерба здоровью людей, материальным объектам и состоянию окружающей среды.

4. Вмешательство в открытом море и в исключительной экономической зоне возможно только в чрезвычайных случаях и в состоянии крайней необходимости при реальной и неминуемой угрозе аварийного загрязнения. При этом необходимо, чтобы еще до начала вмешательства проводились консультации о совместных спасательных действиях между капитаном аварийного судна и властями прибрежного государства.

5. Во избежание спорных ситуаций во время задержания иностранного судна государством порта и при отказе в заходе в порты иностранных судов, а также в целях предупреждения ущерба морской среде представляется целесообразным дополнить Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. нормами следующего содержания:

а) «При необходимости задержания судна в порту из-за возможной угрозы загрязнения с него морской среды и одновременного отсутствия в пе-

речне морских требований прямого основания для такого задержания последнее производится как действие в состоянии крайней необходимости»;

б) «Задержание судна государством порта возможно также в тех случаях, когда имеются явные основания полагать, что аварийное судно способно причинить серьезный ущерб морской среде и предупреждение такого ущерба возможно только действиями в состоянии крайней необходимости»;

в) «Отказ в заходе в порты иностранному судну, перевозящему ядерные и иные чрезвычайно опасные вещества, правомерен, если прибрежное государство сочтет, что такой заход связан с существенной угрозой для жизни и здоровья его граждан, а также морской среды, а вред, который может быть причинен, значительно превышает ущерб, угрожающий судну в случае запрета захода в порт».

Данные нормы необходимо включить также в Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г., в Базельскую конвенцию о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 г., в Правила морской перевозки опасных грузов 1990 г., в другие международные правовые акты, регулирующие перевозку морем ядерных материалов, нефти и других чрезвычайно опасных грузов.

6. В классификацию морских аварийных случаев, предусмотренную Кодексом международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция ИМО MSC. 255 (84) 2008 г.) и Положением о порядке расследования аварийных случаев с судами (утв. приказом Министерства транспорта России от 14 мая 2009 г. № 75), представляется необходимым включить такой критерий, как степень ущерба морской среде, под которым понимается ущерб, причиненный загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна в результате аварии или действий по ликвидации последствий такой аварии, а также расходы на предупредительные меры, в том числе с помощью действий в состоянии крайней необходимости. Применяя его, следует исходить из того, что очень серьезные аварии причиняют необратимый вред морской среде, серьезные морские аварии – существенный вред, а инциденты на море – менее значительный вред морской среде.

7. При решении международно-правовой проблемы защиты Мирового океана от аварийного загрязнения с судов с помощью действий в состоянии крайней необходимости любой возможный риск для морской среды должен быть сведен к минимуму. При этом предельный объем возможных действий для такого «сведения к минимуму» риска для морской среды является критерием допустимости действий в состоянии крайней необходимости.

Теоретическая значимость работы состоит в том, что положения и рекомендации, предложенные в диссертационной работе, могут быть использованы для дальнейшего комплексного исследования стандартов чрезвычайных действий и субинститута действий в состоянии крайней необходимости при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов.

Практическая значимость работы выражается в том, что предложения, сделанные на основе теоретических исследований и комплексного анализа положений международно-правовых актов, и их применения на практике, могут быть использованы в целях выработки конкретных стандартов и кодификации международно-правовых стандартов в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения.

Апробация результатов исследования. Основные теоретические положения и полученные выводы исследования были представлены в докладах на международных научно-практических конференциях: «Обеспечение национальной безопасности России» (Москва, 2006 г.), «Гуманитарные и естественнонаучные факторы решения экологических проблем и устойчивого развития» (Новомосковск, 2007 и 2008 гг.), «Актуальные вопросы Российского права» (Москва, 2008), «Актуальные проблемы экологии и природопользования (международный аспект)» (Москва, 2009), «Актуальные проблемы современного международного права» (Москва, 2010), а также в ряде научных публикаций по морскому праву. Автор является экспертом рабочей группы Проекта ХЕЛКОМ «План действий по защите морской среды Балтийского моря: инновационные подходы», принимает участие в разработке концепции проекта Федерального закона «О защите морей Российской Федерации от нефтяного загрязнения», проектов других нормативных правовых актов в указанной сфере.

Материалы диссертационного исследования использовались в учебном процессе при чтении лекций и проведении семинарских занятий по курсам «Международного морского права» и «Международного экологического права» в Санкт-Петербургском государственном университете.

СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Диссертация состоит из введения, 3 глав, заключения и списка использованной литературы.

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, анализируется степень ее разработанности, определяются цель и основные задачи исследования, его методологическая основа, указывается научная новизна работы, приводятся основные положения, выносимые на защиту, а также характеризуются теоретическая и практическая значимость диссертации.

Первая глава «Понятие морского аварийного случая, связанного с загрязнением», является теоретической базой работы и посвящена анализу международных правовых актов и законодательства Российской Федерации в области защиты морской среды от аварийного загрязнения с судов.

В *параграфе первом «Морской аварийный случай, связанный с угрозой загрязнения, в международном праве»* особое внимание уделено системному анализу понятия морского аварийного случая, связанного с угрозой загрязнения, и соответствующей терминологии в международных правовых актах.

Сформулирован вывод о том, что правовое понятие «морской аварийный случай, связанный с угрозой загрязнения», предполагает наличие возникшей в процессе эксплуатации судна опасности для морской среды вследствие повреждения корпуса судна, посадки на мель, столкновения или иных непредвиденных обстоятельств, которые, по оценке экипажа судна и прибрежных государств, повлекут или могут повлечь серьезное загрязнение морской среды, если не будут вовремя предприняты чрезвычайные меры, включая действия в состоянии крайней необходимости.

Представляется, что используемое в международных правовых актах понятие «инцидент» применительно к уже возникшему аварийному загрязнению или угрозе аварийного загрязнения, является недостаточно точным. В связи с этим сравнительный анализ классификаций аварийных случаев, указанных в Кодексе международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция ИМО MSC. 255 (84) 2008 г.),¹ с одной стороны, с классификациями аварийных случаев, указанных в «нефтяных» конвенциях, с другой стороны, позволяет сделать следующие выводы:

а) в случае кораблекрушения или эквивалентной ему «очень серьезной аварии» (по классификации ИМО 2008 г.), повлекшей за собой гибель судна, факт загрязнения морской среды (независимо от объема загрязнения) квалифицируется в качестве одного из тяжких последствий кораблекрушения;

б) в случае аварии или «серьезной аварии» (по классификации ИМО 2008 г.), сопровождающейся загрязнением морской среды, аварийный случай

¹ Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC. 255 (84) ИМО). СПб., ЦНИИМФ, 2008.

квалифицируется как авария («серьезная авария»), если в море попало значительное количество загрязняющих веществ;

в) аварийное происшествие квалифицируется как «инцидент», если (по оценке экипажа судна или прибрежных государств) в море попало менее значительное количество загрязняющих веществ, и квалифицируется как «авария», даже при отсутствии какого-либо вреда для судна и людей, если в море попало значительное количество загрязняющих веществ.

В связи с этим в п. 7 ст. 4 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в п. d ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г., в п. 8 ст. 1 Международной Конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. и в ряд других международных правовых актов, регулирующих защиту морской среды от загрязнения, необходимо внести дополнение следующего содержания:

«Аварийный случай на море признается:

а) «аварией», если с судна вытекло в море или из-за реально возникшей опасности, по оценке экипажа судна или прибрежных государств, могло вытечь в море значительное количество загрязняющих веществ»;

б) «инцидентом», если с судна вытекло в море или из-за реально возникшей опасности, по оценке экипажа судна или прибрежных государств, могло вытечь в море менее значительное количество загрязняющих веществ.

В параграфе втором «Морской аварийный случай, связанный с загрязнением, в законодательстве Российской Федерации» проводится исследование критериев морских аварийных случаев по степени ущерба.

До середины 90-х гг. XX в. проблема предупреждения аварийного загрязнения с судов в законодательстве РФ не являлась приоритетной, в связи с чем и критерии классификации морских аварийных случаев не ставились в зависимость от степени вреда морской среде. Более того, негативные последствия морской аварии нередко связывались с материальным ущербом или реальной угрозой причинения такого ущерба исключительно судну или грузу.¹

В связи с этим в работе отмечается, что в основу любого современного исследования международно-правовой проблемы защиты Мирового океана от аварийного загрязнения с судов положен комплексный подход к охране человеческой жизни и имущества на море и защите окружающей среды.² Охрана окружающей (морской) среды является составной частью института безопасности мореплавания и одним из важнейших аспектов его совершенствования.

Действующее законодательство РФ обязывает компетентные органы и уполномоченных должностных лиц принимать своевременные и эффектив-

¹ Подобный подход до недавнего времени встречался и в специальной литературе. – См.: Сидоренко А. В. Расследование на морских судах. Одесса, 1999. С. 4; Дмитриев В. И., Латухов С. В. Морские происшествия и их документальное оформление. М., 2004. С.3.

² Морское право: Учеб. / под ред. В. Ф. Сидорченко, М. В. Кротова. СПб., 2006. С.312; Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан: Международно-правовой режим. Основные проблемы. С. 329; Birnie P., Catherine R., Boyle A. Law of the Sea and protection of the marine environment // International Law and the Environment. Oxford: University Press, 2009. P.166 -188.

ные меры с целью предупреждения и минимизации вреда морской среде. Причинение ущерба морской среде в случае аварий или действий по ликвидации последствий таких аварий, в том числе вследствие превышения пределов крайней необходимости, влечет уголовную и иные виды ответственности.

Принятое в 2009 г. Положение о порядке расследования аварийных случаев с судами (утв. приказом Министерства транспорта России от 14 мая 2009 г. № 75) содержит исчерпывающий перечень морских аварийных случаев с судами, в который включены морские аварийные случаи, связанные с загрязнением или угрозой загрязнения. Вместе с тем названное положение не содержит критериев классификации морских аварийных случаев в зависимости от степени ущерба морской среде.

Комплексный анализ российского законодательства позволяет сделать вывод, что ущерб морской среде, под которым следует понимать ущерб, причиненный загрязнением, происшедшим вследствие утечки или слива нефти с судна в результате аварии или действий по ликвидации последствий такой аварии, а также расходы на предупредительные меры, в том числе с помощью действий в состоянии крайней необходимости, является достаточным критерием для классификации морских аварийных случаев.

Предлагается дополнить Положение о порядке расследования аварийных случаев с судами 2009 г. классификацией морских аварийных случаев по степени ущерба морской среде, исходя из которого очень серьезные аварии причиняют необратимый вред морской среде, серьезные морские аварии – существенный вред, а инциденты на море – менее значительный вред морской среде.

Во второй главе «Понятие и классификация международно-правовых стандартов чрезвычайных действий по защите морской среды от аварийного загрязнения с судов» исследуется понятие «международно-правовые стандарты чрезвычайных действий» и предлагаются основные критерии их классификации.

В первом параграфе «Понятие международно-правовых стандартов чрезвычайных действий экипажей морских судов по защите морской среды от аварийного загрязнения и их место в системе стандартов безопасности мореплавания» раскрывается понятие «стандарты чрезвычайных действий при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов», которые являются составной частью международных и национальных стандартов безопасности мореплавания и представляют собой конвенционные и национальные технико-правовые стандарты действий капитана и других членов экипажа аварийного судна в случаях загрязнения или угрозы загрязнения, включая действия в состоянии крайней необходимости.

С этой позиции, стандарты чрезвычайных действий целесообразно подразделить на два вида: 1) предупредительные стандарты чрезвычайных действий на этапе до начала материализации опасности для морской среды и 2) спасательные стандарты чрезвычайных действий на этапе после начала материализации опасности (при получении судном аварийного навигацион-

ного предупреждения о приближающемся шквале, покинутом экипажем судна, полузатопленных неизвестных объектах и т. д.).

Общим для предупредительных и спасательных стандартов чрезвычайных действий является то, что те и другие применяются в условиях опасности, хотя и разной степени.

Так, если капитан и экипаж судна, перевозящего нефть, получили навигационное предупреждение о приближении мощного шквала, урагана, цунами или сами установили такую возможность, то они тем самым выявили наличие опасности, требующей применения предупредительных стандартов чрезвычайных действий по обеспечению безопасности судна: подготовка судна «по-штормовому», то есть закрытие всех трюмов, люков, дверей, иллюминаторов, шахт, проходов в водонепроницаемых переборках; крепление всех стрел, кранов, якорей, якорных цепей, трапов, палубного груза и других перемещающихся предметов; подготовка главных двигателей к немедленной работе; изменение курса и скорости судна, если известно предположительное направление на приближающийся шквал, ураган, цунами, имея в виду, что их целесообразнее всего встречать, направив нос судна к ветру; если есть возможность и время – зайти в безопасную бухту или укрыться за каким-либо островом, то не следует пренебрегать такой возможностью.¹

При аварийном разливе нефтепродуктов с судна капитану рекомендуется предпринять основные спасательные действия в том числе: принять меры по уменьшению сброса или загрязнения (отключение, отсечение или герметизацию источника загрязнения); выполнить необходимые маневры с судном (остановить судно, встать на якорь, сменить якорную стоянку и пр.); принять меры по использованию специального оборудования по очистке акватории от загрязнения и др.²

Выполнение всех указанных действий осуществляется в состоянии крайней необходимости, так как нужно спасти людей, судно и окружающую среду, то есть ценности несравненно большие, чем вызываемые применением предупредительных стандартов чрезвычайных действий затраты, выражающиеся в том, что экипаж вынужденно выполняет ряд работ форс-мажорного характера, отвлекаясь тем самым от своей нормальной работы по эксплуатации судна. Затраты возникают также из-за опоздания прихода судна по назначению, из-за повреждения судна вместе с грузом, из-за наложения на судовладельца различных имущественных санкций в связи с нарушением условий перевозок грузов и пассажиров и др.

Классификация чрезвычайных полномочий на понимаемые в широком или узком смысле будет означать, что при истолковании их в широком смысле капитан и экипаж имеют право и обязаны выполнять любую работу, необходимую для нормальной эксплуатации судна как в благоприятных, так и в чрез-

¹ Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря нефтью и (или) вредными жидкими веществами. Резолюция МЕРС.85 (44). СПб., ЦНИИМФ, 2008. С.28.

² Руководство по разработке судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Резолюция МЕРС 54 (32) с поправками. СПб., ЦНИИМФ, 2008. С.36.

вычайных условиях, а при истолковании в узком смысле они обязаны выполнять только чрезвычайную работу, связанную с конкретным видом опасности.

По своей сущности, цели и субъектам отношений стандарты чрезвычайных действий и действий в состоянии крайней необходимости при защите морской среды от аварийного загрязнения с судов целесообразно классифицировать на: внутренние (на судне) и внешние (за пределами судна); обязательные (для экипажа) и добровольные (для спасателей всех видов); комплексные и простые; возмездные (для спасателей) и безвозмездные (для экипажа аварийного судна), кроме случаев выполнения чрезвычайных операций с риском для жизни членов экипажа; полностью или частично успешные или безуспешные; договорные и внедоговорные операции.

Во втором параграфе «Международно-правовые стандарты чрезвычайных действий и информация об угрозе аварийного загрязнения» исследуется правовой механизм действий в случае реальной и неминуемой опасности и вносятся предложения по совершенствованию международных правовых актов в указанной сфере.

В соответствии с нормами обычного права и положениями международных конвенций при возникновении такой угрозы загрязнения государство обязано немедленно уведомить другие государства, которые могут быть затронуты этим загрязнением, и компетентные международные организации с целью обеспечения своевременной помощи и спасания и предупреждения или минимизации негативных последствий. Особые правила предусмотрены на случай применения экипажем судна-загрязнителя и спасателями химических веществ с целью локализации или ликвидации загрязнения. Указанные вещества могут применяться только в случае крайней необходимости и при наличии согласия прибрежного государства. При этом специально оговаривается, что в случае отсутствия контактного адреса или в случае слишком большой задержки в налаживании непосредственной связи с ответственными властями, капитану рекомендуется связаться с ближайшей береговой радиостанцией, назначенной станцией системы судовых сообщений или спасательно-координационным центром в упрощенном порядке «самым быстрым доступным ему способом».

Серьезный недостаток Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море 1969 г., по-видимому, заключается в том, что она не предусматривает обязанность владельца морского судна, ставшего участником аварийного происшествия, незамедлительно уведомить о нем ИМО и другие заинтересованные организации.

Представляется целесообразным предоставить прибрежным государствам право регулировать условия передачи информации судами об угрозе аварийного загрязнения в их исключительной экономической зоне или территориальном море. Такие действия в достаточной мере отвечают интересам прибрежного государства и целям укрепления позиций государства флага судна и не противоречат регулятивной и исполнительной юрисдикции государств в сфере международно-правовой охраны морской среды.

Предлагается дополнить п. 7 ст. 211 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. нормой следующего содержания:

«Прибрежное государство вправе устанавливать условия и порядок передачи информации об угрозе аварийного загрязнения с судов, находящихся в их исключительной экономической зоне и территориальном море».

Для обращения внимания на судно, с которого произошло загрязнение моря, предлагается использовать специальный сигнал, в виде передаваемого звуком, светом (ночью) или по радио сигнала «SO» (по азбуке Морзе, – это три точки и три тире), передаваемых как единый сигнал. Интервалы между сигналами «SO» могут составлять примерно 60 секунд. Помимо сигнала «SO» следует передавать название судна и его координаты. Сигнал «SO» следует передавать на частоте бедствия, на которой передается сигнал «SOS». Указанный спецсигнал целесообразно включить в Международный свод сигналов 1965 г.

В третьем параграфе «Международно-правовые стандарты безопасности мореплавания и действия в состоянии крайней необходимости» раскрывается сущность стандартов чрезвычайных действий и специфика субинститута действий в состоянии крайней необходимости в морском праве.

Несмотря на то, что правовая конструкция «действий в состоянии крайней необходимости» достаточно часто используется в международном и национальном морском праве (институт общей аварии, институт спасания, институт предотвращения столкновения судов на море и др.), до настоящего времени не разработано четкого и единого для всех правовых институтов определения понятия «крайней необходимости». Кроме того, специфика морского права не позволяет использовать соответствующие нормы из других отраслей права. В связи с этим в работе уделяется внимание анализу судебной и арбитражной практики по морским делам и доктринальному толкованию понятия «крайней необходимости» в морском праве.

Действия в состоянии крайней необходимости обретают статус допустимых лишь при определенных условиях: наличие серьезной опасности для защищаемого объекта и причинение вреда меньшего, чем предотвращаемый. Стандарты чрезвычайных действий на море также требуют наличия указанных условий. Вместе с тем институт чрезвычайных действий в морском праве предполагает также дополнительное условие: в результате таких действий должен быть достигнут положительный результат.

Специфика действий в состоянии крайней необходимости не позволяет страховщику обвинить судовладельца в неправомерности его действий и на этом основании отказаться платить страховое возмещение. Иначе говоря, часть или весь убыток от загрязнения будет возмещен страховой компанией.

Любые безуспешные чрезвычайные действия, в том числе ставшие такими из-за неправильного выбора международно-правового стандарта чрезвычайных действий, будут рассматриваться как неправомерные, как составная часть тех упущений и ошибок капитана и экипажа, которые привели к возникновению опасности.

Чрезвычайные действия в состоянии крайней необходимости при спасении людей, судна, груза и окружающей среды от общей для всех опасности представляют особый вид крайней необходимости, присущий, наряду с институтом общей аварии, институту обеспечения безопасности мореплавания.

Сформулирован вывод о том, что применение стандартов чрезвычайных действий при защите морской среды от нефтяного аварийного загрязнения является особым видом предотвращения личного и / или материального ущерба и приравнивается к спасанию на море.

В параграфе четвертом «Международно-правовые стандарты чрезвычайных действий и вмешательство в открытом море в случае угрозы аварийного загрязнения» исследуются правовые проблемы института вмешательства в открытом море и предлагается правовой механизм совершенствования международных правовых актов в указанной сфере.

Прибрежные государства наделены правом на вмешательство за пределами их территориального моря в случае эксплуатации иностранного судна, способного причинить реальный и неминуемый вред морской среде, что служит важной гарантией защиты от рисков (особую опасность представляют нефтяные танкеры и другие суда, перевозящие ядовитые или опасные вещества). Следовательно, соответствующие нормы применимы не только в случаях столкновения судов и посадки на мель, но и при возникновении иных морских аварий или происшествий на борту судна или вне его, в результате которых возникает опасность загрязнения моря и побережья нефтью или другими опасными веществами.

В соответствии со сложившейся практикой формальным условием правомерности чрезвычайных мер является их строгое соответствие конвенционным нормам. Так, в одном из судебных решений обращалось внимание на то, что последствия вмешательства прибрежных государств во время катастрофы супертанкера «Торри Кэньон» в 1967 г. носили драматический характер, «хотя сами исключительные нормы применялись в строгом соответствии с нормами международного права».

Существенным недостатком Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. представляется то, что данная норма не содержит каких-либо побудительных стимулов для спасателей непосредственно к спасанию морской среды. Вместе с тем эта проблема была разрешена в Конвенции о спасании 1989 г., акцентировавшей внимание именно на «экологическом» аспекте спасания. Преследуя в качестве цели защиту личных имущественных интересов судовладельцев и спасателей, Конвенция 1989 г. не затрагивает интересы прибрежных государств, но тем не менее требует, чтобы они обеспечили доступ к портам, если это необходимо для спасательных операций.

¹ «International court of justice. The peach palace the Hague, the Netherlands. The 2005 Philip C. Jessup International law moot court competition. Case concerning the vessel Mairi Maru Republic of Apollonia (applicant). Kingdom of Reglan (respondent). Memorial for the applicant. 2005» // <http://www.whitecase.ru/articles/jessup> (дата обращения: 14. 08. 2008).

Очевидно, что основное предназначение вмешательства в открытом море при угрозе аварийного загрязнения заключается в том, чтобы предотвратить либо уменьшить вред морской среде и тем самым обеспечить защиту связанных с ней интересов прибрежных государств. Такое вмешательство относится к действиям в состоянии крайней необходимости и может осуществляться только при близкой опасности и лишь, если это возможно, после применения традиционных конвенционных и обычных стандартов чрезвычайных действий. При этом необходимо, чтобы еще до начала вмешательства проводились обязательные консультации о совместных спасательных операциях между капитаном аварийного судна и властями прибрежного государства.

С целью «обязательности консультаций» о совместных действиях предлагается внести соответствующее дополнение в ст. III Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г., в ст. 221 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в ст. 9 Международной конвенции о спасании 1989 г.

В третьей главе «Опасность, оправданный риск и действия в состоянии крайней необходимости» исследуются проблемы применимости стандартов чрезвычайных действий и предлагается правовой механизм совершенствования международных и национальных правовых актов в сфере защиты морской среды от аварийного загрязнения с судов.

В параграфе первом «Понятие и виды опасности. Опасность и действия в состоянии крайней необходимости» анализируется понятие морской опасности и рассматриваются международно-правовые проблемы действий в состоянии крайней необходимости при защите морской среды от загрязнения. Опасность загрязнения подразделяется на первичную, то есть угрозу собственно загрязнению окружающей среды и объектов нефтью и веществами иными чем нефть, и вторичную, возникающую уже после того, как загрязнение произошло и началась его ликвидация, сопровождающаяся возникновением угрозы пожаров, взрывов, гибели флоры и фауны, блокадой мест отдыха, промысла, гидротехнического строительства и пр.

Анализ судебной и арбитражной практики позволяет сделать вывод о том, что практически любое загрязнение, вызванное аварией с судном, опасно не только для окружающей среды, но и для самого судна-загрязнителя (угроза пожаров и взрывов, повреждения судового оборудования и груза, находящегося на судне, и т. д.), поэтому борьба экипажа судна-загрязнителя с загрязнением относится к сфере обеспечения безопасности международного мореплавания с помощью чрезвычайных действий, в том числе в состоянии крайней необходимости.

Правовой основой действий в состоянии крайней необходимости при спасании людей, судна и груза в случае аварии являются предоставленные международным и национальным правом полномочия капитану судна на использование с этой целью стандартов чрезвычайных действий.

Если на судно погружены опасные грузы (перечень опасных грузов изложен в Правиле 2 СОЛАС - 74, но сделано это с нарушением правил упаковки, маркировки, знаков опасности, оформления документов, требований к

размещению грузов на судне (Правила 3 – 7 Главы VII СОЛАС - 74 «Перевозка опасных грузов»), то капитан имеет право любой легковоспламеняющийся, взрывоопасный или вообще опасный по своей природе груз выбросить за борт, выгрузить или обезвредить без ответственности за него перед грузовладельцем (ст. 51 КТМ РФ 1999 г.). И хотя такого рода действия в состоянии крайней необходимости способны причинить ущерб морской среде, данный способ никогда не будет исключен из числа весьма эффективных средств борьбы с опасностью.

Анализ международно-правовых актов, регулирующих последствия аварийного причинения ущерба окружающей среде ради спасения людей, судна, груза и уменьшения самого загрязнения, позволяют сделать ряд выводов:

1) характер груза на аварийном судне (нефть, химические соединения, радиоактивные материалы) может ограничить применение экипажем судна некоторых международно-правовых стандартов чрезвычайных действий в состоянии крайней необходимости;

2) груз нефти на судне, являющейся потенциальным загрязнителем, не может быть спасен в большинстве случаев от гибели путем пожертвования частью груза ради спасения другой его части, поскольку пожертвование нефтью допустимо лишь в случае опасности для людей или явной угрозы массового загрязнения;

3) сброс загрязняющих веществ с аварийного судна допускается в виде исключения в следующих случаях:

а) намеренный сброс, если это необходимо для спасения человеческих жизней;

б) намеренный сброс части груза нефти или иного загрязняющего вещества с целью предотвращения возможного крупного ущерба окружающей среде;

в) вынужденный сброс, осуществляемый по инициативе компетентных органов прибрежного государства, которое принимает меры по вмешательству в дела аварийного судна в открытом море или в исключительной экономической зоне в случаях, когда возникает угроза загрязнения вод и побережья прибрежного государства;

г) вынужденное загрязнение окружающей среды, когда капитан судна принял решение намеренно посадить его на мель во избежание потопления на глубине и гибели при этом людей, а при посадке судна произошла утечка загрязняющих веществ;

4) основная обязанность по возмещению вынужденного ущерба от загрязнения окружающей среды, а также расходов по проведению работ, связанных с ликвидацией или уменьшением ущерба от загрязнения, возлагается на судовладельца;

5) Международные компенсационные фонды несут субсидиарную ответственность за ущерб от загрязнения окружающей среды и за расходы по уменьшению ущерба по отношению к основной ответственности судна-загрязнителя;

б) судовладелец практически каждого судна, на котором есть потенциальные загрязняющие вещества (топливо, груз, элементы судового оборудования, например, энергетическая установка, приборы, радиоактивные материалы, используемые в работе на научно-исследовательских судах и пр.), может стать ответственным за ущерб от загрязнения в случае возникновения аварии с судном и / или грузом или при спасании людей и вынужденном пожертвовании загрязняющими веществами;

7) практически любое загрязнение, вызванное аварией с судном, опасно не только для окружающей среды, но и для самого судна-загрязнителя (угроза пожаров и взрывов, отравления людей, повреждения машинного оборудования и механизмов, уничтожения груза, находящихся на судне и т. д.), поэтому борьба экипажа судна-загрязнителя с загрязнением относится к сфере обеспечения безопасности международного мореплавания с помощью чрезвычайных действий в состоянии крайней необходимости.

Международные конвенции, содержащие нормы об обязательности спасания после столкновения судов, содержат упоминания объектов, которые надлежит спасать. Так, в ст. 8 Брюссельской конвенции 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., ст. 12 Международной Женевской конвенции 1958 г. об открытом море в качестве объектов спасания после столкновения упоминаются судно, экипаж и пассажиры, но ничего не говорится о грузе на столкнувшемся судне и о защите окружающей среды, хотя не исключено, что именно эти объекты будут в опасности после столкновения. Если термин «судно» в ст. 63 КТМ РФ и указанных статьях международных конвенций толковать ограничительно, то при опасности только для груза и / или окружающей среды капитан не будет считать себя обязанным спасать их.

В ст. 63 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г., в ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в ст. 8 Брюссельской конвенции 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, в ст. 12 Международной Женевской конвенции 1958 г. об открытом море предлагается включить дополнение следующего содержания: «Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, экипажа и судна, принять меры по защите морской среды от загрязнения».

В параграфе втором «Оправданный риск и защита морской среды от загрязнения» подробно исследуется институт оправданного (обоснованного) риска в международном морском праве и проводится сравнительно-правовой анализ данного понятия с конструкциями «обоснованного риска» и «крайней необходимости» в других отраслях права.

На первый взгляд, действия в состоянии оправданного риска схожи с действиями в состоянии крайней необходимости в уголовном праве. В обоих случаях стороны намеренно и осознанно предпринимают чрезвычайные действия. При этом причиненный ущерб не должен превышать или хотя бы быть больше стоимости сохраненного имущества. Вместе с тем, в отличие от действий в состоянии крайней необходимости, происходящих в условиях реаль-

ной и неминуемой опасности, действия, повлекшие обоснованный риск, осуществляются, как правило, не в условиях возникшей опасности, а в относительно благоприятной обстановке. Кроме того, от лица, причинившего ущерб в состоянии оправданного (обоснованного) риска, требуется принятие «всех необходимых мер» для предотвращения наступления вреда, в то время как лицо, причиняющее вред в состоянии крайней необходимости, как правило, лишено возможности предпринять предупредительные меры (с правовой точки зрения, принятие строго конкретных мер в данном случае не является императивным, хотя императивна сама необходимость таких мер с обязанностью и правом капитана судна выбрать наиболее подходящий к конкретной ситуации стандарт чрезвычайных действий, осуществляемых в состоянии крайней необходимости). Более того, действиями в состоянии крайней необходимости причиняется «заведомо меньший вред для спасения большего блага».

Сформулирован вывод о том, что окружающая (морская) среда не может быть предметом оправданного (обоснованного) риска. Вместе с тем это не исключает возможное загрязнение морской среды в случае крайней необходимости.

Ввиду реальной угрозы Мировому океану и, как следствие, безопасности человечества, необходимо запретить транспортировку морем чрезвычайно опасных веществ, перевозка которых может осуществляться наземным транспортом, или оснащать суда безопасными плавучими контейнерами, с целью избежания утечки нефти.

В связи с этим нельзя не обратить внимание и на такую международно-правовую проблему, как преднамеренный сброс с судов загрязняющих веществ.

Лондонская конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. запретила сброс в целях захоронения ряда чрезвычайно опасных веществ, в числе которых: хлорорганические соединения, ртуть, кадмий устойчивые пластмассы, сырая и топливная нефть, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, гидравлические жидкости, а также смеси, содержащие любые из этих веществ, погруженные на суда с целью сброса; радиоактивные отходы с высоким уровнем радиации или другие радиоактивные вещества с уровнем, который, по заключению компетентной международной организации, является недопустимым для сброса в море.

Вместе с тем Конвенция 1972 г. не исключила возможность сброса таких опасных веществ, как мышьяк, свинец, медь, цинк, а также радиоактивные отходы, не включенные в «черный список». Принятый в 1996 г. Протокол к ней полностью запретил сброс указанных веществ.

Учитывая, что сброс практически любого груза, а также мусора, отходов и прочих загрязняющих веществ наносит ущерб окружающей среде и что действующие нормы международного права запрещают или существенно ограничивают такие сбросы, делается вывод о том, что сброс загрязняющих веществ в целях захоронения имеет тенденцию к дальнейшему сокращению.

В связи с этим предлагается дополнить Международную конвенцию об

ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г., Базельскую конвенцию о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 г., Правила морской перевозки опасных грузов 1990 г., а также другие международные правовые акты, регулирующие перевозку морем ядерных веществ, нефти и других чрезвычайно опасных веществ, перечень которых утверждается ИМО, нормой следующего содержания:

«Предметом риска могут являться материальные объекты, но не жизнь людей или морская среда».

В параграфе третьем «Чрезвычайные полномочия государства порта и действия в состоянии крайней необходимости при угрозе аварийного загрязнения» предлагается закрепить в нормах международного и национального морского права возможность действий в состоянии крайней необходимости.

Очевидно, что государство – единственный субъект, правомочный предпринимать крайние меры в отношении своих судов. Вместе с тем государства разработали нормы морского права, позволяющие прибрежным государствам вмешиваться также в свободу судоходства и деятельность иностранных судов с целью охраны морской среды. В связи с этим в зарубежной литературе высказывается сомнение о пользе юрисдикции государства флага, даже в открытом море, поскольку появились ограничения такой юрисдикции применительно к иностранным судам при возникновении угрозы загрязнения.¹

Конвенционные положения о защите морской среды предназначены для сбалансированности интересов прибрежных и других государств, с одной стороны, и сочетания принципа свободы судоходства с вынужденным ее ограничением при наличии потенциальной опасности и близости аварийного судна к берегу, с другой.

В отечественной литературе высказывается мнение, что «осуществление контроля всех иностранных судов государством порта – это не привилегия властей порта захода судна, а юридическая обязанность государств – членов соответствующих международных инструментов (конвенций и договоров)».² Вместе с тем анализ положений международных правовых актов позволяет сделать вывод о том, что данное утверждение не беспорно.

Безусловно, универсальная юрисдикция прибрежного государства, установленная Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. в отношении морских судов, – это наиболее важный и перспективный инструмент охраны окружающей среды, но при условии конкретизации полномочий государства порта.

Несмотря на то, что стратегическая задача ИМО – унификация стандартов безопасности на море и процедур по контролю судов государством

¹ Klein N. Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea. Cambridge, 2005. P.156.

² Процедуры контроля судов государством порта (Резолюция A.787 (19) ИМО с поправками). СПб., ЦНИИМФ, 2004. С. 238.

флага, очевидно, что мировое сообщество стремится к дальнейшей гармонизации процедур контроля судов государством порта.

Анализ международно-правовых норм позволяет сделать вывод, что задержание судна в порту захода возможно только в тех случаях, когда имеются достаточные основания полагать, что аварийное судно представляет угрозу для морской среды.¹ Такое задержание относится к действиям в состоянии крайней необходимости.

В отечественной доктрине международного морского права обоснована позиция, согласно которой отказ в заходе в порты иностранному судну (например, с поврежденной ядерной энергетической установкой) будет правомерен, если такой заход представляет опасность загрязнения, причем вред, который может быть причинен, значительно превышает ущерб, угрожающий судну.² Такое действие со стороны прибрежных властей следует квалифицировать как совершенное в состоянии крайней необходимости, независимо от степени угрозы радиоактивного загрязнения.

В заключении обобщаются теоретические и практические выводы исследования.

Основные положения диссертации изложены в следующих публикациях автора:

А) В изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Ермолина М. А. Чрезвычайные меры при защите морской среды от загрязнений: международно-правовые проблемы // Известия вузов. Правоведение. 2006. № 6. С. 161 – 166.

2. Ермолина М. А. Оправданный риск и защита морской среды от загрязнения // Известия вузов. Правоведение. 2008. № 6. С. 94 – 100.

3. Ермолина М. А. Морской аварийный случай, связанный с загрязнением, в международном праве // Российский юридический журнал. 2009. № 3 (66). С. 91 – 94.

Б) В других изданиях:

4. Ермолина М. А. Юрисдикция государств по охране морской среды от загрязнения // Актуальные проблемы природопользования. Вып. 11: Сборник научных трудов. Минобрнауки России, РУДН / Отв. ред. Н. А. Черных. М., 2009. С. 273 – 275.

5. Ермолина М. А. Морской аварийный случай, связанный с загрязнением: международно-правовые аспекты // Морское право. 2008. № 3 (Интернет-журнал. Официальный сайт: URL: <http://www.sea-law.ru>). 0, 5 п. л.

6. Ермолина М. А. Международные стандарты чрезвычайных действий экипажей судов по защите морской среды от аварийного загрязнения // Гуманитарные и естественнонаучные факторы решения экологических проблем и устойчивого развития. Материалы пятой международной научно-

¹ Естественно, что такое действие правомерно только при согласии государства флага.

² См.: Колодкин А. Л. Международное морское право // Международное право: Учеб. / Отв. ред. В. И. Кузнецов. М., 2001. С. 286; Кириленко В. П., Сидорченко В. Ф. Мореплавание и предотвращение загрязнения Мирового океана. М., 1985. С.16.

практической конференции (Новомосковск, 26 – 27 сентября 2008 г.) В 2-х ч. Ч. 1. Новомосковск, 2008. С. 65 – 69.

7. Ермолина М. А. Правовое регулирование проблемы предупреждения аварийного загрязнения с судов в международных правовых актах и законодательстве России // Актуальные вопросы российского права. Сборник научных статей. Вып. 6 / Отв. ред. Ю. Е. Винокуров. М., 2008. С. 41 – 44.

8. Ермолина М. А. Понятие морского аварийного случая, связанного с угрозой загрязнения морской среды, в международных правовых актах // Гуманитарные и естественнонаучные факторы решения экологических проблем и устойчивого развития. Материалы четвертой международной научно-практической конференции (Новомосковск, 28 – 29 сентября 2007 г.) В 2-х ч. Часть 1. Новомосковск, 2007. С. 53 – 56.

9. Ермолина М. А. Чрезвычайные меры при защите морской среды от загрязнений: международно-правовые вопросы // Обеспечение национальной безопасности России (Правовой аспект). Материалы научной конференции 26 октября 2006 г. / Отв. ред. Ю. Е. Винокуров. М., 2006. С. 128 – 133.

10. Ермолина М. А. Чрезвычайные меры при защите морской среды от загрязнений: международно-правовые вопросы // Кодекс-info. 2006. № 5 / 6 (май-июнь). С. 43 – 47.

Подписано в печать 30.03.2010 г.
Формат 60x84 1/16. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 1,4. Тираж 100 экз.
Заказ № 1567.

Отпечатано в ООО «Издательство "ЛЕМА"»
199004, Россия, Санкт-Петербург,
В.О., Средний пр., д.24, тел./факс: 323-67-74
e-mail: izd_lemma@mail.ru
<http://www.lemaprint.ru>

