

Ведышева Ольга Николаевна
ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России
Кашарный Вячеслав Владимирович
ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России
Краличкина Татьяна Юрьевна
ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России

Полярный кодекс в системе международного права в области предотвращения чрезвычайных ситуаций

Аннотация. Актуальность данной тематики ежегодно возрастает пропорционально стремительному освоению Арктики. Процесс освоения самого северного региона планеты связан с дальнейшим развитием научно-технического прогресса. Он, с одной стороны, знаменует убедительные успехи в ведущих отраслях хозяйственной деятельности человека, но, с другой стороны, усугубляет процессы антропогенного воздействия на окружающую среду, нередко являясь причиной возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (далее – ЧС).

Авторы статьи задались целью исследовать качество и содержание международного законодательства, играющего важную роль в защите окружающей среды Арктики и противодействующего возникновению различного рода чрезвычайных ситуаций. На основе полученных данных исследования удалось определить «слабые звенья» конвенций и соглашений, вступивших в силу более 30 лет назад и изложить свою точку зрения по их «реставрации» путем замены потерявших свою актуальность правовых новелл, новыми дефинициями и положениями, отвечающими требованиям международного экологического права в рассматриваемой области.

В доказательство сказанному авторы привели в пример Полярный кодекс, вобравший в себя самое ценное из конвенций 1973 года и доказавший в настоящее время свою уникальность, как с точки зрения теории права, так и со стороны практического применения.

Однако Полярный кодекс, по мнению авторов, имеет и некоторые юридические недостатки, снижающие его качество.

С целью их устранения авторы внесли предложения по дальнейшей доработке второй части кодекса, касающейся правовой охраны вод от загрязнения, устранив из части 2 подпункта 2 «а» «двойки смысл» статей, заключающийся в одновременном сочетании запрета и разрешения сброса с судов остаточного перевозимого груза, вредных смесей и накопившегося мусора. Авторы обосновали так же предложение о необходимости включения в Полярный кодекс раздела об ответственности субъектов за нарушение экологических требований при эксплуатации судов в северных водах.

Таким образом, Полярный кодекс, вступивший в силу для Российской Федерации 1 января 2017 как «Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах», впервые определил правовой режим эксплуатации судов в экстремальных условиях севера и положил начало защите морских вод от загрязнения [1].

Ключевые слова: Полярный кодекс, Арктическая стратегия охраны окружающей среды; Чрезвычайные ситуации природного и техногенного характера; Международная морская организация (ИМО).

Vedysheva Olga Nikolaevna
Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Academy of Civil
Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia

Kasharny Vyacheslav Vladimirovich

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Academy of Civil
Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia

Kralichkina Tatiana Yurievna

Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education Academy of Civil
Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia

The Polar Code in the System of International Law on Emergency Prevention

Abstract. The relevance of this topic increases annually in proportion to the rapid development of the Arctic. The process of developing the northernmost region of the planet is associated with the further development of scientific and technological progress. On the one hand, it marks convincing successes in the leading sectors of human economic activity, but, on the other hand, it exacerbates the processes of anthropogenic impact on the environment, often causing natural and man-made emergencies (hereinafter referred to as emergencies).

The authors of the article set out to investigate the quality and content of international legislation that plays an important role in protecting the Arctic environment and countering the occurrence of various kinds of emergencies. Based on the research data obtained, it was possible to identify the "weak links" of conventions and agreements that entered into force more than 30 years ago and to present their point of view on their "restoration" by replacing outdated legal novels with new definitions and provisions that meet the requirements of international environmental law in the field under consideration.

To prove this, the authors cited the example of the Polar Code, which incorporated the most valuable of the 1973 conventions and has now proved its uniqueness, both from the point of view of legal theory and practical application.

However, the Polar Code, according to the authors, has some legal disadvantages that reduce its quality.

In order to eliminate them, the authors made proposals for further refinement of the second part of the Code concerning the legal protection of waters from pollution, eliminating from part 2 of subparagraph 2 "a" the "double meaning" of the articles, which consists in a simultaneous combination of prohibition and permission of dumping from ships of residual transported cargo, harmful mixtures and accumulated garbage. The authors also justified the proposal to include in the Polar Code a section on the responsibility of subjects for violating environmental requirements when operating vessels in northern waters.

Thus, the Polar Code, which entered into force for the Russian Federation on January 1, 2017 as the "International Code for Ships Operating in Polar Waters", for the first time defined the legal regime for the operation of ships in extreme conditions of the north and laid the foundation for the protection of marine waters from pollution [1].

Keywords: Polar Code, Arctic Environmental Protection Strategy; Natural and man-made emergencies; International Maritime Organization (IMO).

В представленной авторами научной статье значительное место отведено выводам, сделанным ими на основе сравнительно-правового исследования законодательства в области охраны окружающей среды, включая подробный анализ положений второй части Полярного кодекса, в которой сформулированы «обязательные правила в области предотвращения загрязнения» [1].

Анализ норм Полярного кодекса с точки зрения его эколого-правовой ценности ранее ни кем не проводился. Большинство авторов рассматривают названный кодекс как регулятор обеспечения безопасности судоходства при перевозке грузов в экстремальных условиях севера. Их главный постулат при этом: эффективная перевозка государством грузов по морскому пути определяет эффективность становления его экономики. Именно такими критериями в своих умозаключениях руководствовался автор научной статьи В.А.

Медняков, лишь мимоходом коснувшийся экологических аспектов данного источника в научной работе [2].

Идеи автора подкреплены «Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года», в которых развитие судоходства в полярных водах и перевозка грузов по Северному морскому пути действительно является приоритетным направлением развития экономики страны, однако важным моментом при этом остаются вопросы обеспечения экологической безопасности северного региона планеты [3].

В данном случае, уверены авторы: забота о безопасности мореплавания должна включать в себя и заботу о защите окружающей среды. Данный поход предупредит в будущем возникновение чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера (далее ЧС).

Цель написания данной статьи: определить место и роль Полярного кодекса в системе норм международного права в области охраны окружающей среды Заполярья и выявить «слабые стороны» действующей арктической правовой базы. Авторы статьи руководствуются при этом целесообразностью внесения предложений по дальнейшему улучшению международного законодательства не только как норм материального права, но и как норм процессуального права. Процессуальные нормы международного права объективно необходимы в совокупности с материальными при организации процедуры досудебных и судебных споров между государствами-участниками по вопросам освоения Арктики и охраны окружающей среды.

В данном случае, авторы полагают, что правотворческие действия разработчиков арктического законодательства, будут эффективными, если включают в себя:

1. бережную редакцию устаревших положений международных конвенций и соглашений в рамках действия Арктической стратегии охраны окружающей среды в соответствии с нормами международного экологического права, как это было сделано при работе над проектом Полярного кодекса;

2. дальнейшую конкретизацию основных статей второй части Полярного кодекса, посвященных защите вод от загрязнения с судов. Большинство статей являются «двойными» по смыслу: и запретительными и разрешающими одновременно сброс тех или иных загрязнителей с соблюдением «допускаемых» условий: отдаленности судна от побережья, если мусор пропущен через соответствующий «измельчитель» и т.д.

При исследовании арктического законодательства авторами статьи Полярный кодекс находился в центре внимания. Причина проста: он уникален по содержанию и признан государствами-участниками главным правовым регулятором отношений субъектов при обеспечении безопасности судов, эксплуатирующихся в Полярных водах [4].

Тщательно были изучены положения второй части Полярного кодекса, целью которой провозглашена: «защита моря от загрязнения с судов вредными веществами, разновидностями нефти, сточными и отстойными водами, различными смесями и мусором», и - обеспечение безопасности человеческой жизни на море» [1]

В названной части Полярного кодекса тексты статей низкого качества. Приведем пример сомнительных с точки зрения правовой защиты Полярных вод и их экосистем.

Правовые новеллы Кодекса запрещают сброс с судна опасных веществ, смесей, содержащих вредные вещества, нефтепродуктов, смазочных веществ и т.д. С этой целью на борту каждого судна имеется специальный журнал, в котором заведен раздел «Меры по борьбе с загрязнением морской среды». В этой части журнала фиксируются любые сбросы в море, их название, количество, дата сброса и т.д.

Но эта же статья «запретительная» разрешает сброс в море любых пищевых отходов и мусора, если судно находится от побережья не менее, чем 12 морских миль и где концентрация льда соответствует определенным показателям.

Далее Полярный кодекс запрещает сброс в море остатков любого перевозимого груза, имеющегося на борту судна. Статья об этом с одной стороны запрещает сброс перевозимого груза в море, но и разрешает сброс этого, если соблюдены следующие требования: судно находится в пути, а остатки грузов пропущены через специальный измельчитель» и т.д.

Таким образом двоякий правовой смысл экологической защиты морских вод от загрязнения сводит к нулю обеспечение экологической безопасности морской среды.

В этом же разделе Полярного кодекса разрешается сброс судна остатков моющих веществ и смесей, если на их упаковках не содержится запрета по превышению нормы вредных веществ, установленную официально.

Приведенные примеры анализа правовых норм второй части Полярного кодекса, регулирующей защиту морской среды и ее экосистем от загрязнения, позволили авторам сделать заключение о том, что данные нормы не решают вопрос о защите Полярных вод от загрязнения с судов. Требуется их дальнейшая корректировка и редакция. Для этого также необходимо ввести в Полярный кодекс раздел об ответственности субъектов за правонарушения в рассматриваемой области.

На основе выше изложенного текста авторы пришли к выводу, что только дальнейшее обновление потерявших актуальность источников международного права и их доработка в соответствии с требованиями Арктической стратегии охраны окружающей среды позволят сформировать качественные основы арктического законодательства, способного обеспечить не только безопасность судов, эксплуатирующихся в Полярных водах, но и экологическую безопасность всех компонентов природы самого северного региона планеты, предупреждая тем самым возникновения ЧС.

Список источников

1. Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс) принята 21.11.2014 г. [Эксплуатация ресурс] – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 24.03.2026).
2. В.А. Медняков «Международное сотрудничество в Арктике: новые вызовы и векторы развития» 13.11.2016 г. [Эксплуатация ресурс] – Режим доступа: https://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf (дата обращения: 24.03.2026).
3. Указ Президента РФ № 164 от 05.03.2020 г «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» [Эксплуатация ресурс] – Режим доступа: <https://base.garant.ru/73706526/> (дата обращения: 24.03.2026).
4. В.К. Быковский «Международный полярный кодекс как основной международный правовой акт по обеспечению безопасности перевозок в Арктике». [Эксплуатация ресурс] – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyy-polyarnyy-kodeks-kak-osnovnoy-mezhdunarodnyy-pravovoy-akt-po-obespecheniyu-bezopasnosti-perevozok-v-arktike> (дата обращения: 24.03.2026).

Сведения об авторах

Ведышева Ольга Николаевна, доцент, ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России, Московская область, Россия.

Кашарный Вячеслав Владимирович, ведущий научный сотрудник, ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России, Московская область, Россия.

Краличкина Татьяна Юрьевна, научный сотрудник, ФГБВОУ ВО Академия гражданской защиты МЧС России, Московская область, Россия.

Information about the authors

Vedysheva Olga Nikolaevna, Associate Professor, Academy of Civil Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Moscow Region, Russia.

Kasharny Vyacheslav Vladimirovich, Senior Researcher, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education, Academy of Civil Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Moscow Region, Russia.

Kralichkina Tatiana Yuryevna, Researcher, Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education, Academy of Civil Protection of the Ministry of Emergency Situations of Russia, Moscow Region, Russia.