

# Международно-правовая оценка законодательства Канады о правилах морской транспортировки нефти и нефтепродуктов по арктическим водам



**И.В. Буник,**  
приглашенный профессор  
ИМОиУ МГИМО МИД России,  
адвокат МКА «Тимофеев,  
Фаренвальд и партнеры»,  
кандидат юридических наук

Основной целью правового регулирования транспортировки нефти и нефтепродуктов по арктическим водам является обеспечение безопасности региона и защита окружающей среды. Автор статьи на примере законодательства Канады анализирует данный вопрос, приводя примеры из судебной практики. В статье подробно рассматривается институциональный механизм по обеспечению безопасности и защите морской среды от загрязнения. Также автор дает оценку национальному законодательству Канады в контексте применимого международного права.

**Ключевые слова:** законодательство Канады, транспортировка нефти, арктические воды.

**International and legal evaluation of the Canadian legislation on the rules of the marine transportation of oil and oil products in the Arctic waters**

**Bunik I. V.**

The main goal of legal regulation of the transportation of oil and oil products in the Arctic waters is assurance of safety of the region and environment protection. The author of the article using the example of the laws of Canada analyzes this issue providing cases from the courts' practice. The article provides a detailed coverage of the institutional framework ensuring safety and protection of the marine environment from pollution. The author also evaluates the national legislation of Canada in the context of the applicable international laws.

**Keywords:** Canadian legislation, oil transportation, Arctic waters.

Регулирование морской транспортировки нефти и нефтепродуктов по арктическим водам — одно из важнейших направлений национального законодательства прибрежных арктических государств, в том числе в силу необходимости соблюдения ими международных обязательств по сохранению экосистем арктического региона и обеспечению безопасности на море. Интересным примером сочетания национальных и международных интересов в акватории Северного Ледовитого океана представляется опыт национально-законодательного регулирования Канады в отношении Северо-Западного прохода (далее — СЗП), являющегося основным арктическим транспортным маршрутом данного государства, в частности в силу сокращения в Канадской Арктике площади покрытых льдом районов в последнее десятилетие.

При этом ключевая роль Северо-Западного прохода в обеспечении арктических интересов Канады, особенности его географического положения, основные черты экосистем, сложившихся в его пределах, сходны с основными экономическими, географическими и климатическими характеристиками Северного морского пути (далее — СМП), «исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации»<sup>1</sup>, который играет важную роль в реализации экономических, политических, природоохранных и иных интересов России, в том числе связанных с обеспечением национальной безопасности. В этой связи анализ различных аспектов национального законодательства Канады

<sup>1</sup> Федеральный закон Российской Федерации от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Справочно-правовая система Консультант Плюс. Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16 мая 2019 г.

(включая законодательное регулирование перевозки нефти и нефтепродуктов в соответствующих акваториях) представляется необходимым, в том числе применительно к обеспечению прав российского государства в водах СМП.

Заметим, что существенное увеличение продолжительности навигационного периода и, как следствие, развитие коммерческого судоходства в арктических водах Канады послужило причиной усиленного интереса данного арктического государства к утверждению своего суверенитета в отношении СЗП, что отчетливо проявляется в содержании его национального законодательства. Именно с этих позиций необходимо толковать

соответствующие положения нормативно-правовых актов, применимых к транспортировке нефти и нефтепродуктов в Канадской Арктике, поскольку основной задачей правового регулирования, которое будет рассмотрено ниже, является обеспечение безопасности региона, а также защита окружающей среды (как одно из направлений действия государственного суверенитета).

## 1. Обзор законодательства Канады, посвященного регулированию транспортировки нефти и нефтепродуктов в арктических водах

Канадское законодательство о морской транспортировке нефти и нефтепродуктов в арктических водах (включая акватории Северо-Западного прохода) представляет собой комплекс нормативно-правовых актов общего характера, т.е. устанавливающих требования по охране окружающей среды применительно к любым морским перевозкам (к которым, в частности, относится морская транспортировка нефтепродуктов).

Основным законодательным актом Канады, регулирующим порядок арктических перевозок нефти, является Закон о предотвращении загрязнения арктических вод (Arctic Waters Pollution Prevention Act). В преамбуле данного законодательного акта в качестве основной цели его принятия указывается обеспечение разработки и эксплуатации природных ресурсов арктических

вод Канады с учетом обязательства Канады по обеспечению прав инуитов и иных жителей арктического побережья Канады, а также сохранению экологического баланса как водных, так и сухопутных арктических пространств<sup>2</sup>.

Территориальная сфера действия Закона 1970 г. охватывает, в соответствии с пунктом 1 статьи 3, «арктические воды». Определение данного термина содержится в статье 2 Закона, согласно которой под арктическими водами понимаются «участки внутренних вод Канады, вод территориального моря Канады и исключительной экономической зоны

Канады, ограниченные 60-й параллелью северной широты, 141-м ме-

ридианом западной долготы и внешней границей исключительной экономической зоны; но в местах, где государственная граница Канады с Гренландией находится на расстоянии менее 200 морских миль от исходных линий территориального моря Канады, внешней границей [арктических вод] является данная [государственная] граница» (arctic waters means the internal waters of Canada and the waters of the territorial sea of Canada and the exclusive economic zone of Canada, within the area enclosed by the 60th parallel of north latitude, the 141st meridian of west longitude and the outer limit of the exclusive economic zone; however, where the international boundary between Canada and Greenland is less than 200 nautical miles from the baselines of the territorial sea of Canada, the international boundary shall be substituted for that outer limit). При этом в соответствии с Законом об океанах 1996 г. (Oceans Act) внешняя граница исключительной экономической зоны, если иного не предусмотрено законом или международным договором, находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря Канады<sup>3</sup>. В отношении лиц, занимающихся «разведкой и эксплуатацией любых природных ресурсов на любых землях, примыкающих к арктическим водам, или подводных районах в пределах арктических вод» (any person who is engaged in exploring for, developing or exploiting any natural resource on any land adjacent to the arctic waters or in any submarine area subjacent to the arctic waters), сфера действия Закона распространяется также на «воды, ... расположенные севернее 60-й параллели северной широты, где осуществляется разведка ресурсов, в отношении которых Ее Величество имеет право распоряжения или эксплуатации от имени Канады, вне зависимости от того, покрыты ли льдом такие примыкающие воды,

Основным законодательным актом Канады, регулирующим порядок арктических перевозок нефти, является Закон о предотвращении загрязнения арктических вод.

<sup>2</sup> R.S.C., 1985, c. A-12.

<sup>3</sup> S.C. 1996, c. 31.

за исключением внутренних вод» (all waters ... lying north of the sixtieth parallel of north latitude, the natural resources of whose subjacent submarine areas Her Majesty in right of Canada has the right to dispose of or exploit, whether the waters so described or those adjacent waters are in a frozen or liquid state, but does not include inland waters)<sup>4</sup>.

Следует отметить, что закрепление в статье 2 Закона двухсотмильного предела арктических вод стало результатом поправок, вступивших в силу 1 августа 2009 г. До внесения изменений сфера действия законодательного акта ограничивалась 100 морскими милями от исходных линий территориального моря Канады. Таким образом, новеллы распространили пространственное действие закона до границы исключительной экономической зоны Канады.

Помимо установления пределов арктических вод Закон 1970 г. предусматривает создание *Специальных зон государственного контроля за безопасностью судоходства* в пределах этих морских пространств. Приказом Губернатора в Совете об установлении таких зон от 2006 г. (в ред. 2010 г.) — Shipping Safety Control Zones Order — установлено 16 Специальных зон в зависимости от ледовых условий в каждой из них<sup>5</sup>. В зависимости от района могут устанавливаться различные предписания и стандарты безопасности для судов: технические требования к конструкции судов, квалификационные требования к членам экипажа, требования к навигационным приборам, стандарты лоцманской и ледокольной проводки судов.

Закон предусматривает возможность сделать исключение для иностранного судна, если оно «соответствует требованиям, в основном равноценным», предоставляя Канаде возможность **даже при несанкционированном заходе** в ее арктические воды иностранного судна дать согласие на такой проход *post factum* со ссылкой на «общее соответствие» судна требованиям канадского законодательства<sup>6</sup>.

Губернатор в Совете осуществляет исключительное право назначения инспекторов водного надзора, уполномоченных проводить проверки документов и посещать любые территории и помещения, занимаемые лицами, которые осуществляют экономическую или научную деятельность в пре-

делах специальных зон, если у инспекторов имеются разумные основания предполагать фактический или потенциальный несанкционированный сброс отходов в морские воды указанными лицами, а также исследовать любые отходы, обнаруженные на территории действия закона, и брать на анализ их образцы. В отношении судов, находящихся в пределах специальной зоны государственного контроля, инспекторы имеют право проверить их соответствие установленным стандартам и требованиям; приказывать любому судну покинуть зону, оставаться за ее пределами или находиться в месте, указанном инспектором, при несоответствии такого судна обязательным требованиям или в интересах безопасности в силу погодных условий. В случае обнаружения в арктических водах существенного количества отходов или при наличии разумных оснований полагать, что существует «серьезная и неизбежная опасность» размещения таких отходов, инспектор уполномочен отдать приказ судам, находящимся в любой области арктических вод, о сообщении ими своего местонахождения, а также приказывать любому из кораблей принять участие в операции по устранению отходов<sup>7</sup>.

С принятием Закона 1970 г. канадское правительство получило возможность осуществлять эффективное государственное принуждение к соблюдению иностранцами законодательства Канады. Данный акт содержит специальный раздел, посвященный штрафным санкциям за нарушение установленных в нем природоохранных предписаний<sup>8</sup>.

Закон о предотвращении загрязнения арктических вод предусматривает абсолютную (строгую) ответственность за ущерб, причиненный морской среде, лиц, занимающихся разведкой и разработкой природных ресурсов в пространственных пределах действия Закона, лиц, осуществляющих деятельность на материке или островах, расположенных в Канадской Арктике, а также собственников судов и перевозимых ими грузов.

<sup>4</sup> R.S., c. 2(1st Supp.), s. 3.

<sup>5</sup> При этом Зона 1 характеризуется наиболее суровыми ледовыми условиями, в то время как для Зоны 16 характерны условия, наиболее благоприятные для судоходства.

<sup>6</sup> Буник И.В., Николаев А.Н. Международно-правовое обоснование Канадой прав на ее арктический сектор // Московский журнал международного права. М., 2007. № 1. С. 18.

<sup>7</sup> R.S., c. 2 (1st Supp.), s. 15.

<sup>8</sup> R.S., c. 2 (1st Supp.), s. 20.

При этом ответственность последней категории субъектов является солидарной. Все перечисленные субъекты должны надлежащим образом застраховать свою ответственность или предоставить Губернатору в Совете иные достаточные гарантии исполнения обязательств, могущих возникнуть вследствие причинения вреда арктической морской среде<sup>9</sup>. В соответствии с принятыми во исполнение Закона Правилами предотвращения загрязнения арктических вод (Arctic Waters Pollution Prevention Regulations<sup>10</sup>) в качестве таких гарантий собственник судна, намеревающийся осуществлять плавание в пределах арктических вод, должен представить декларацию, подтверждающую, что судно застраховано на период такого плавания в предусмотренном Правилами размере, а также копию документа, свидетельствующего об одобрении страховщиком специального страхового полиса (the special policy endorsement for arctic waters) в отношении данного судна. При этом на судовладельцев возлагается обязанность заключить договор страхования со страховщиком (underwriter), одобренным Министерством транспорта Канады.

Описанная выше система природоохранного регулирования конкретизируется в принятых в соответствии с Законом 1970 г. подзаконных актах. Так, предметом регулирования Правил предотвращения загрязнения при арктическом судоходстве (Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations) являются особенности конструкции судов и управления ими, включая правила, касающиеся деятельности ледовых лоцманов. Данные нормы распространяются на все суда валовой вместимостью свыше 100 т.

Помимо этого Правила предотвращения загрязнения при арктическом судоходстве содержат нормы применения судами Системы Специальных зон контроля за безопасностью судоходства

(по канадской терминологии — the Zone/Date System, Z/DS). В специальных таблицах зафиксированы даты открытия и закрытия для судоходства каждой из 16 зон, установленных Приказом 2006 г., в отношении каждого из девяти типов судов арктического класса. Недостатком принципа построения системы (а она основана на презумпции ежегодной повторяемости ледовых и погодных условий) является ее неспособность следовать возможным колебаниям таких условий. Для компенсации этого несовершенства в 1996 г. Министерством транспорта Канады была введена

Система мониторинга арктических ледовых условий (по канадской терминологии — Arctic Ice Regime System, AIRSS), более гибкая и безопасная для судов,

планирующих осуществлять плавание в арктических водах Канады<sup>11</sup>. Данная система в настоящее время функционирует параллельно с Системой зон контроля за безопасностью судоходства, позволяя капитанам судов самостоятельно оценивать ледовые условия в конкретном районе и принимать решения, основываясь на актуальной информации, а не на раз и навсегда нормативно зафиксированных стандартах, которые в перспективе будут играть лишь роль рекомендаций или вовсе будут отменены<sup>12</sup>.

Использование Системы мониторинга арктических ледовых условий допускается при соблюдении нескольких условий: наличие у судна определенного ледового класса, отправка соответствующего уведомления в адрес системы управления движением судов в арктических водах (НОРДРЕГ КАНАДА), положительные или равные нулю значения ледовых коэффициентов; нахождение на борту ледового лоцмана, чьи квалификация и опыт соответствуют Правилам предотвращения загрязнения при арктическом судоходстве. При этом в течение 30 дней после завершения плавания с использованием Системы капитан судна обязан направить НОРДРЕГ отчет о результатах плавания (After Action Report)<sup>13</sup>.

Закон о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г. лишь в общем плане установил ответственность судовладельца и владельца груза за сброс в море отходов. Детальные положения об ответственности за ущерб, причиненный морской среде, содержит Закон об ответственности за виновную морскую деятельность 2001 г. (Marine Liability Act), статья 141 которого устанавливает приоритет Закона 2001 г. над положениями

Закон о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г. лишь в общем плане установил ответственность судовладельца и владельца груза за сброс в море отходов. Детальные положения об ответственности за ущерб, причиненный морской среде, содержит Закон об ответственности за виновную морскую деятельность 2001 г.

<sup>9</sup> R.S., c. 2(1st Supp.), s. 9.

<sup>10</sup> C.R.C., c. 354.

<sup>11</sup> Ice Navigation in Canadian Waters [Electronic resource] // Icebreaking Program, Maritime Services Canadian Coast Guard Fisheries and Oceans Canada, 2012. Mode of access: <http://www.ccg-gcc.gc.ca/icebreaking/Ice-Navigation-Canadian-Waters>.

<sup>12</sup> Ibid.

<sup>13</sup> Arctic Ice Regime Shipping System (AIRSS) Standards – TP 12259 // Transport Canada, 1998. P. 4.

ми Закона 1970 г. в случае противоречия между ними<sup>14</sup>.

В 2014 г. в Закон 2001 г. были внесены изменения с целью имплементации положений Протокола 2010 г. к Международной конвенции 1996 г. об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ<sup>15</sup>. В соответствии с Конвенцией Канада обязана представлять в Международную морскую организацию (далее — ИМО) и в Международный фонд по опасным и вредным веществам доклад, содержащий информацию о превышающем установленные контрольные цифры количестве перевозимых наливом опасных и вредных веществ, переданных индивидуальным получателям за календарный год. Согласно пункту 4 статьи 1 Конвенции термин «получатель» охватывает лиц, физически получающих соответствующий груз, выгруженный в портах или терминалах государства-участника, раскрытых принципалов таких лиц, а также лиц, которые признаются получателями согласно национальному законодательству государства — участника Конвенции<sup>16</sup>.

Изменения, внесенные в Закон об ответственности за виновную морскую деятельность, предусматривают обязанность получателей представлять соответствующему федеральному должностному лицу (получателей нефти — назначенному Губернатором в Совете Администратору Фонда по загрязнению нефтью с судов, получателей иных веществ — Министру транспорта<sup>17</sup>) доклад о количестве полученных ими таких веществ. Закон содержит положения о сроках представления и информации, которую должен содержать такой доклад<sup>18</sup>.

В связи с указанной реформой законодательства утратили силу принятые в соответствии с законом Правила определения ответственности за виновную морскую деятельность на море (Marine Liability Regulations) 2002 г. (далее — Правила 2002 г.). Они были заменены вступившими в силу 2 декабря 2016 г. Правилами определения ответственности за виновную морскую деятельность и представления информации (Marine Liability and Information Return Regulations), которые представляют собой систематизированную, усовершенствованную с точки зрения юридической техники и приведенную в соответствие с международными стандартами версию Правил 2002 г.<sup>19</sup>

Ряд норм о защите морской среды, а также комплекс правил, касающихся обеспечения безопасности судоходства, содержатся в Законе Канады о судоходстве 2001 г. (Canada Shipping Act), который заменил действовавший более 100 лет с многочисленными поправками Британский Закон

о торговом мореплавании 1894 г. (the British Merchant Shipping Act of 1894). В соответствии с Законом о судоходстве 2001 г. приняты подзаконные акты: Постановление о контроле и управлении балластными водами, Постановление об административных денежных штрафах и уведомлениях, Постановление о столкновениях судов, Постановление об инспекции классифицированных судов, Постановление о требованиях к морскому оборудованию, Постановление о требованиях к морскому персоналу, Постановление о навигационной безопасности и др. Примечательно, что, несмотря на комплекс достаточно строгих требований, предъявляемых к судам указанными нормативными актами, а также установление мер ответственности (включая уголовную) за нарушение указанных требований, Закон о судоходстве содержит оговорку (ст. 254), согласно которой лицо не может быть привлечено к ответственности за любые правонарушения, предусмотренные данным актом, если будет доказано, что оно проявило должную осмотрительность (due diligence), чтобы предотвратить совершение соответствующего правонарушения (no person may be found guilty of an offence under this Act if the person establishes that they exercised due diligence to prevent its commission).

Ссылка на данное исключение стала одним из оснований вынесения оправдательного приговора по делу R. v. MV Marathassa (2019 г.)<sup>20</sup>, в котором Провинциальный суд Британской Колумбии дал оценку действиям моторного судна Marathassa (Кипр), которое обвинялось в преступлении, предусмотренном статьей 187 Закона о судоходстве, запрещающей сброс загрязняющих веществ в водах Канады. В 2015 г. с судна в водах Английского залива (вблизи порта Ванкувер) был произведен сброс мазута (около 2700 л). В результате разлива (несмотря на то что большая часть загрязняющего вещества была ликвидирована в течение 48 ч) был нанесен ущерб окружающей среде. Кроме того, было убито четыре перелетные птицы пострадали в результате попадания мазута на их оперение.

<sup>14</sup> 2009, с. 21, s. 13.

<sup>15</sup> Документы по состоянию на 12 мая 2019 г. не вступили в силу.

<sup>16</sup> Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. (HNS) (вместе со Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами (OBB) и Правилами исчисления ежегодных взносов на общий счет) (Заключена в г. Лондоне 3 мая 1996 г.) // Справочно-правовая система КонсультантПлюс. Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16.10.2018.

<sup>17</sup> SOR/2016-307.

<sup>18</sup> 2014, с. 29, s. 36.

<sup>19</sup> Regulatory Impact Analysis Statement // Canada Gazette Part II. Vol. 150, No. 25. P. 4490.

<sup>20</sup> 2019 BCPC 13.

Несмотря на то что указанное нарушение предусматривает строгую (абсолютную) ответственность, стороне защиты удалось доказать отсутствие намерения причинения вреда морской среде, а также факт проявления судном должной осмотрительности по смыслу статьи 254 Закона о судоходстве, которая выражалась в том, что собственник судна разумно полагался на то, что последнее построено в соответствии с отраслевыми стандартами без недостатков. Кроме того, производилась ежедневная проверка систем безопасности и аварийных сигналов, были предприняты все разумные меры предотвращения разлива нефтепродуктов.

В свете транспортировки нефти по арктическим водам Канады особый интерес представляет Постановление о контроле и управлении балластными водами (Ballast Water Control and Management Regulations), в соответствии с которыми суда должны иметь на борту и соблюдать специальный план управления балластными водами, а также устанавливать требования по замене балластных вод в отношении судов, совершающих как трансокеанские, так и иные плавания. Для судов, совершающих трансокеанские плавания (т.е. плавания на расстояния более 200 морских миль от берега, глубина воды в которых достигает по крайней мере 2000 м), по общему правилу запрещен сброс балластных вод, принятых на борт корабля в водах за пределами канадской юрисдикции, если только замена балластных вод не производится судном до захода в воды Канады на расстоянии не менее 200 морских миль от берега, глубина воды в которых не менее 2000 м.

Дополнительные юрисдикционные и природоохранные положения содержит Закон Канады о водных ресурсах (Canada Water Resources Act) 1985 г., в преамбуле которого в качестве одной из предпосылок его принятия указывается загрязнение водных ресурсов как «существенная и стремительно растущая угроза здоровью, благополучию и благосостоянию жителей Канады», а улучшение качества окружающей среды провозглашается «первоочередной государственной задачей». В соответствии с данным законом осуществляет-

Закон о судоходстве содержит оговорку, согласно которой лицо не может быть привлечено к ответственности за любые правонарушения, предусмотренные данным актом, если будет доказано, что оно проявило должную осмотрительность, чтобы предотвратить совершение соответствующего правонарушения.

ся управление федеральными водами Канады — водами, в отношении которых Парламент Канады обладает исключительными законодательными полномочиями (в пределах Северо-Западных территорий это понятие не включает внутренние воды в чертах установленных прямых исходных линий, а, следовательно, распространяется лишь на пространства исключительной экономической зоны)<sup>21</sup>. Закон предоставляет Губернатору в Совете полномочия по объявлению тех или иных водных пространств «зоной управления качеством водных ресурсов», что предполагает разработку и осуществление в отношении таких зон особых программ, направленных на восстановление и повышенную охрану таких районов<sup>22</sup>.

Законодательство Канады о защите морской среды находится в органической взаимосвязи с законодательством, посвященным регулированию судоходства в водах, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией этого государства. В частности, нормативно-правовая база Канады в этой области представлена Законом о безопасности морских перевозок 1994 г. (Marine Transportation Security Act), Законом о защите навигации 1985 г. (Navigation Protection Act).

Закон 1994 г. о введении в действие Конвенции о защите перелетных птиц в Канаде и США (The Migratory Birds Convention Act)<sup>23</sup> запрещает несанкционированный выброс любым судном или лицом веществ, вредных для перелетных птиц. Должностные лица заповедников наделены полномочиями направлять и задерживать суда, совершившие нарушение данной конвенции. Тем не менее для реализации данных полномочий в отношении иностранных судов, совершающих плавание в исключительной экономической зоне Канады, необходимо согласие Генерального прокурора Канады. Помимо обязательных предписаний правительством Канады принят ряд рекомендательных актов, направленных на содействие уменьшению вредного воздействия арктического судоходства на морскую среду региона. Среди таких документов особую роль играют Рекомендации по транспортировке нефти в арктических водах (Arctic Waters Oil Transfer Guidelines — TP 10783 E)<sup>24</sup>.

Итак, рассмотренное выше законодательство Канады о защите арктической морской среды отличается установлением строгих природоохранных требований и мер ответственности за их нарушение.

<sup>21</sup> R.S., 1985, c. C-11, s. 2; 2002, c. 7, s. 115; 2014, c. 2, s. 6.

<sup>22</sup> R.S., c. 5 (1st Supp.), s. 11; 1984, c. 31, s. 14.

<sup>23</sup> S.C. 1994, c. 22.

<sup>24</sup> Arctic Waters Oil Transfer Guidelines — TP 10783 E.

## 2. Институциональный механизм по обеспечению исполнения законодательства Канады о транспортировке нефти и нефтепродуктов в арктических водах

Особая система институтов по управлению судоходством в арктических водах Канады, обеспечению его безопасности и защите морской среды от загрязнения с судов является элементом механизма реализации основных положений канадского законодательства о транспортировке нефти и нефтепродуктов в Канадской Арктике.

Современная система государственных институтов, стоящих на страже суверенитета Канады в Арктике, а также призванных приводить в исполнение основные законодательные и подзаконные акты, посвященные управлению арктическими территориями и акваториями, несомненно заслуживает рассмотрения.

Министерство транспорта Канады (Department of Transport), созданное в 1936 г., и Министерство рыболовства и океанских ресурсов (Department of Fisheries and Oceans) осуществляют функции по исполнению положений Закона о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г. и Закона Канады о судоходстве 2001 г. Поскольку Закон 1970 г. не содержит упоминаний о данных министерствах, а Закон 2001 г. лишь

в общем плане определил полномочия каждого из них, между указанными ведомствами в 1996 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании, в котором этот вопрос нашел свое разрешение<sup>25</sup>.

В соответствии с данным документом Министерство транспорта несет ответственность за осуществление положений Закона 1970 г., связанных с контролем судоходства в арктических водах, а также управлением сбросом судовых отходов в данном районе, включая отчетность судов, осуществляющих плавание в арктических акваториях. Кроме того, это ведомство уполномочено принимать подзаконные акты на основании и во исполнение постановлений Генерал-губернатора, детализирующих положения Закона 2001 г. о гражданской ответственности судов и судовладельцев.

В отношении Специальных зон контроля безопасности судоходства министерство выполняет полномочия по разработке и исполнению постановлений, касающихся судоходства в пределах

таких зон, включая принятие актов, содержащих предписания о конструкции судов, судовом оборудовании, экипаже, перевозке грузов и топлива. Любые изменения в такие акты, согласно Меморандуму, могут вноситься только после консультации с Министерством рыболовства и океанских ресурсов.

Последнее, в свою очередь, осуществляет контроль и управление судоходством в таких зонах через свои морские судовые инспекции.

Под руководством Министерства рыболовства и океанских ресурсов осуществляет свою деятельность Канадская береговая охрана (Canadian Coast Guard) — специализированное агентство, чей правовой статус регулируется Законом об океанах 1992 г. и Законом о судоходстве 2001 г. Данное ведомство оказывает Министерству содействие в осуществлении его полномочий по обеспечению безопасности судоходства, а также выполняет обязанности по оказанию ледокольных услуг.

Безопасность арктического судоходства обеспечивается и Гидрографической службой Канады (Canadian Hydrographic Service), находящейся в ведении Министерства рыболовства и океанских ресурсов, а также входящей в состав Мини-

стерства по вопросам окружающей среды Канадской Метеорологической службой и ее специализированным подразделением —

Канадской ледовой службой, предоставляющих метеорологическую информацию, а также сведения о ледовых условиях в арктических районах.

В июле 1977 г. Канада ввела систему управления движением судов в арктических водах — «Регулирование на Севере» (NORDREG) с целью улучшения безопасности и эффективности движения морских судов и иных плавучих средств в арктических водах, предотвращения загрязнения арктических вод посредством наблюдения за соответствием судов установленным требованиям, а также укрепления канадского суверенитета в арктических водах. До 2010 г. исполнение правил НОРДРЕГ было добровольным, но целесообразность исполнения правил системы регулирования способствовала тому, что рекомендации

Законодательство Канады о защите арктической морской среды отличается установлением строгих природоохранных требований и мер ответственности за их нарушение.

<sup>25</sup> Memorandum of Understanding between Transport Canada and Fisheries and Oceans Respecting Marine Transportation Safety and Environmental Protection. [Electronic resource] Mode of access: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/tp-tp13585-policy-mou-tc-dfo-menu-1970.htm>.

исполнялись более 98 % судов<sup>26</sup>. С учетом этого в 2010 г. правительство Канады сделало соблюдение НОРДРЕГ обязательным. Принятое в соответствии с Законом о судоходстве 2001 г. Постановление о зонах управления движением судов в Северной Канаде (Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations) устанавливает обязательные требования к судам, намеревающимся осуществить проход через арктические воды, а также предусматривает четыре вида отчетов судовладельцев, намеревающихся осуществлять плавание в северных водах (отчет о планируемом маршруте движения судна, отчет о местонахождении судна, заключительный отчет, отчет об отклонении от курса) и порядок их представления. Указанные отчеты (адресованные NORDREG CANADA) направляются в один из центров морской связи и управления движением судов, определяемый канадской службой Береговой охраны<sup>27</sup>.

Для обеспечения контроля акваторий в Арктике Канада задействует как национальные, так и специализированные международные программы мониторинга. Так, Береговая охрана Канады присоединилась к проекту NAVAREA, отслеживая и предоставляя зарубежным партнерам информацию по безопасности навигации в северных широтах. В рамках проекта METAREA канадские специалисты передают в распоряжение Международной метеорологической организации данные по состоянию погоды и ее краткосрочный прогноз в зоне своей ответственности.

На национальном уровне для эффективного контроля за загрязнением арктической морской среды, а также для целей контроля судоходства и ледовой разведки Министерство транспорта Канады использует Национальную программу наблюдения с воздуха (National Aerial Surveillance Program (NASP) и находящуюся в ведении Мини-

Министерство транспорта несет ответственность за осуществление положений Закона 1970 г., связанных с контролем судоходства в арктических водах, а также управлением сбросом судовых отходов в данном районе.

стерства по вопросам окружающей среды Комплексную программу спутникового отслеживания загрязнения со спутника (Environment Canada's Integrated Satellite Tracking of Pollution (ISTOP) program)<sup>28</sup>.

Необходимо отметить и роль судебных органов в обеспечении сохранения арктической морской среды. Судебная практика последовательно имплементирует положения вышеназванных зако-

нодательных актов, указывая на необходимость особого контроля за деятельностью в Арктическом регионе. Так, в деле R. v. Iqaluit (2002 г.)<sup>29</sup> суд Нунавута, выно-

ся решение по делу, указал, что уважение к окружающей среде вытекает не только из исключительной «хрупкости» арктической среды, которая обусловлена «замедлением естественных биохимических процессов под воздействием холода, экстремальных сезонных колебаний света и обширным ледяным покровом», но и тем, что уважение к окружающей среде является «ключевой социальной ценностью, глубоко укоренившейся в культуре инуитов».

Несмотря на обширность разработанного Канадой нормативно-правового материала, формирование системы регулирования судоходства и природоохранного законодательства еще далеко до завершения. Министерство транспорта Канады указывает на возможные направления дальнейшего законодательного регулирования, следующие из которых можно отметить в качестве наиболее важных: признание Арктики в качестве зоны контроля газовых выбросов с судов, ограничение скорости плавания в арктических водах, дальнейшее развитие обязательной системы отчетов судов, внесение в Закон о предотвращении загрязнения арктических вод положений Международного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах, принятого Международной морской организацией в 2014–2015 гг. и вступившего в силу 1 января 2017 г.<sup>30</sup> Доклад постоянного комитета Сената по рыболовству и морским водам 2009 г. содержит рекомендации Правительству по усилению эффективности контроля соблюдения судами канадского законодательства, в числе которых: совершенствование оснащения ледоколов канадской береговой охраны (в том числе в части их вооружения), расширение системы морского надзора с воздуха, пополнение ледокольного состава для патрулирования морских пространств и др.<sup>31</sup>

<sup>26</sup> Kim W. Y. Global Warming Heats up the American-Canadian Relationship: Resolving the Status of the Northwest Passage under International Law / W.Y. Kim // Canada. United States Law Journal. 2013. P. 190.

<sup>27</sup> SOR/2010-127.

<sup>28</sup> Ice Navigation in Canadian Waters...

<sup>29</sup> R. v. Iqaluit (City), 2002 CanLII 53331 (NU CJ).

<sup>30</sup> Transport Canada. Debate and Direction of Arctic Shipping Policy [Electronic resource]. Mode of access: <https://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-arctic-debate-direction-1228.htm>.

<sup>31</sup> Controlling Canada's Arctic Waters: Role of the Canadian Coast Guard. Report of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans [Electronic resource]. Mode of access: <http://www.parl.gc.ca/content/sen/committee/402/fish/rep/rep07dec09-e.pdf>.



### 3. Национальное законодательство Канады в сфере регулирования морской транспортировки нефти и нефтепродуктов в контексте применимого международного права

В силу постепенного увеличения привлекательности СЗП для международного судоходства, в том числе связанного с перевозкой нефти и нефтепродуктов, особенно актуальной представляется оценка содержания рассмотренных выше законодательства и институционального механизма с точки зрения применимого международного права. Безусловно, соответствие данных законодательных актов нормам Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и других международно-правовых норм в части правомерности осуществления Канадой суверенитета в отношении СЗП заслуживает глубокого анализа, что может стать предметом отдельного исследования. В этой связи в настоящей статье будет сделан акцент на сопоставлении исключительно международно-правовых актов, относящихся к обоснованию возможности осуществления Канадой юрисдикции в отношении установления обязательных требований к транспортировке нефти и нефтепродуктов в канадских арктических водах.

В частности, ряд региональных международных договоров арктических стран признает особое значение за национальным законодательством и институтами государств-участников в области охраны арктической морской среды и контроля за безопасностью судоходства.

В этой связи необходимо упомянуть о положениях Соглашения о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике 2013 г. между правительствами Дании, Исландии, Канады, Норвегии, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, Финляндской Республики и Швеции. Территория действия Соглашения определяется как любой морской район, в отношении которого «государство, правительство которого является Стороной Соглашения, осуществляет в соответствии с международным правом суверенитет, суверенные права или юрисдикцию, включая его внутренние воды, территориальное море, исключительную экономическую зону и континентальный шельф». Сфера действия соглашения в отношении Канады определена как «морские районы к северу от 60° с. ш.»<sup>32</sup>. Часть 1 статьи 4 Соглашения вменяет государствам-участникам обязанность поддерживать «национальную систему быстрого и эффективного реагирования на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью», которая должна

вводиться с учетом особенностей деятельности и местности, а также принимать во внимание вероятность возникновения инцидента загрязнения нефтью, прогнозируемые риски для районов, имеющих особое экологическое значение. В состав такой национальной системы должен входить (по меньшей мере) национальный план (планы) чрезвычайных мер по обеспечению готовности и реагированию на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, которые характеризуются особой организационной системой взаимосвязанных государственных и частных институтов, в чьи функции входит обеспечение безопасности морской среды<sup>33</sup>.

Дополнение IV (Практическое руководство) к Соглашению 2013 г. в пункте 10 содержит описание соответствующих институциональных механизмов, используемых Канадой для предотвращения загрязнения нефтью арктической морской среды в пределах канадской сферы действия Соглашения. Центром этой системы являются, в соответствии с Дополнением, Управление Канады по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью и борьбе с ним (подконтрольное Министерству транспорта Канады), а также Управление Канады по оперативному реагированию (одно из подразделений Канадской береговой охраны)<sup>34</sup>.

В Практическом руководстве содержится положительная оценка законодательства Канады о предотвращении загрязнения нефтью морской среды. В частности, позитивно оценивается многоуровневая система ответственности, установленная Законом об ответственности за ущерб, причиненный морской среде, а также нормы, направленные на обеспечение безопасности морских перевозок и защиты морской среды, установленные Законом о судоходстве 2001 г. и Законом о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г.<sup>35</sup>

Представляет интерес принятие и вступление в силу 1 января 2017 г. разработанного Международной морской организацией Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс), направленного на улучшение безопасности судоходства в полярных регионах и предусматривающего меры

<sup>32</sup> Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике (Кирун, 15 мая 2013 г.). // Справочно-правовая система «ГАРАНТ». Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16 октября 2018 г.

<sup>33</sup> Там же.

<sup>34</sup> Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике.

<sup>35</sup> Там же.

ее обеспечения. Данный международный документ представляет собой комплекс поправок Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и дополнительных протоколов к ней 1973 и 1997 гг. В кодексе представлены требования к проектированию, постройке и эксплуатации судов, обучению экипажей, поисково-спасательным операциям, признается значение национально-правового регулирования арктического судоходства<sup>36</sup>. При этом все указанные международные договоры, будучи разработанными в рамках ИМО, исходят из принципиальной применимости Конвенции 1982 г. к арктическим и антарктическим акваториям, включая покрытые льдом районы<sup>37</sup>. Тем большее научное и практическое значение имеет заявление Канады к Протоколу 1978 г. к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., в соответствии с которым Канада присоединяется к Протоколу «без ущерба для таких [принятых в соответствии со статьей 234 Конвенции 1982 г.] канадских законов и правил, которые приняты или могут быть приняты в будущем в отношении арктических вод Канады или примыкающих к ним вод»<sup>38</sup>. Так, в отличие от поправок, вносимых Частью II-A Главы 1 Полярного кодекса в Конвенцию МАРПОЛ, которые содержат допустимые нормы загрязнения моря вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом, вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, а также сточными водами с судов (полностью запрещается лишь сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей, за исключением чистого или изолированного балласта), канадский Закон о предотвращении загрязнения

Система универсальных международных договоров, участником которых является Канада, создает предпосылки оценки ее национального законодательства и специальных государственных актов в качестве соответствующих существующим международно-правовым стандартам.

арктических вод 1970 г. содержит абсолютный запрет на сброс каких бы то ни было отходов в арктических водах Канады, а также на материке или островах, расположенных в Канадской Арктике (если есть возможность попадания таких отходов в арктические воды Канады). За нарушение этих норм предусматривается гражданско-правовая и уголовная ответственность с назначением наказания в виде штрафа в пределах 5 тыс. канадских долларов в случае, если субъектом нарушения является физическое лицо, и 100 тыс. канадских долларов, если загрязнение имело место со стороны судна<sup>39</sup>.

Система универсальных международных договоров, участником которых является Канада, также создает предпосылки оценки ее национального законодательства и специальных государственных актов в качестве соответствующих существующим международно-правовым стандартам.

Во-первых, к соглашениям, направленным на принятие соответствующих мер при разливах нефти и нефтепродуктов, относится Международная

конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству от 1990 г. (OPRC), вступившая в силу для Канады 13 мая 1995 г., статья 3 которой предусматривает возможность инспекции иностранных судов в портах соответствующего государства в соответствии с его национальным законодательством, а статья 6 устанавливает стандарты учреждения национальных систем срочной и эффективной борьбы с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью, которые должны состоять из соответствующих национальных органов, отвечающих за своевременное реагирование на такие инциденты, а также национальные планы чрезвычайных мер по обеспечению готовности и реагированию<sup>40</sup>.

Во-вторых, на универсальном уровне решаются вопросы компенсации за ущерб, причиненный морской среде. Принципы такой компенсации устанавливаются Протоколом 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., пункт 11 статьи VII которой закрепил обязанность государств-участников принимать такое национальное законодательство, которое бы обеспечило, чтобы страхование или иное финансовое обеспечение ответственности за ущерб, причиненный загрязнением, имелось

<sup>36</sup> International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code) [Electronic resource] // Carnegie Endowment for International Peace. Washington, DC, 2009. Mode of access: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf>

<sup>37</sup> Вылегжанин А.Н. Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) / Вылегжанин А.Н., Иванов Г.Г., Дудыкина И.П. // Московский журнал международного права. 2015. № 4. С. 45.

<sup>38</sup> Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of which the International Maritime Organization or Its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions. [Electronic resource] IMO, 2017. Mode of access: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>. P. 128.

<sup>39</sup> R.S., c. 2(1st Supp.), s. 18.

<sup>40</sup> Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (Лондон, 30 ноября 1990 г.) // Справочно-правовая система «ГАРАНТ». Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16 октября 2018 г.

в отношении каждого судна, входящего в порт или покидающего его либо прибывающего к рейдовому причалу, расположенному в территориальном море Договаривающегося государства, или отходящего от него, вне зависимости от места регистрации такого судна, при условии что оно перевозит наливом более 2000 т нефти<sup>41</sup>. Пункт 12 статьи 7 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения окружающей среды бункерным топливом от 2001 г. содержит аналогичные положения в отношении судов валовой вместимостью свыше 1000 т<sup>42</sup>.

Закон об ответственности за виновную морскую деятельность 2001 г. и принятые в соответствии с ним подзаконные акты полностью отвечают требованиям указанных международных договоров, устанавливая детальные нормы, касающиеся предоставления судовладельцами и грузовладельцами документов, подтверждающих наличие такого специального обеспечения их ответственности.

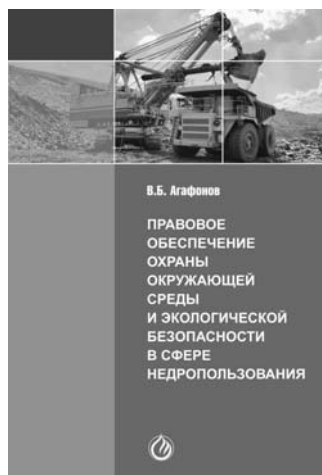
Акцент на природоохранной роли национального законодательства делается и в соответствующих двусторонних соглашениях Канады. Так, Совместный план действий по ликвидации последствий загрязнения морской среды между Канадой и США 2013 г. (заменивший ранее действовавший Совместный план от 2003 г.) признает особое значение таких законов Канады, как Закон об ответственности за виновную морскую деятельность 2001 г., Закон о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г., Закон о судоходстве 2001 г. (согласно Приложению 1 к Плану эти законы являются элементами канадского национального плана действий), а также роль Канадской береговой охраны как ведомства, в чьем ведении находится своевременное реагирование на загрязнение морской среды<sup>43</sup>.

Соглашение между правительством Канады и правительством Королевства Дании о взаим-

<sup>41</sup> Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Конвенция об ответственности 1992 г.) (с изменениями и дополнениями) // Справочно-правовая система «ГАРАНТ». Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16 октября 2018 г.

<sup>42</sup> Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Лондон, 23 марта 2001 г.) // Справочно-правовая система «ГАРАНТ». Режим доступа: локальный. Дата обновления: 16 октября 2018 г.

<sup>43</sup> The 2013 Canada-United States Joint Marine Pollution Contingency Plan. [Electronic Resource]. Mode of access : <http://www.uscg.mil/d1/response/jrt/documents/2013%20CANUS%20JCP.pdf>.



### Агафонов В.Б. Правовое обеспечение охраны окружающей среды и экологической безопасности в сфере недропользования

МОНОГРАФИЯ

Москва, ПравоТЭК, 2014. – 480 с.

В монографии исследуются нормативные правовые акты федерального законодательства, а также законодательства субъектов Российской Федерации в сфере охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при пользовании недрами, выявляются основные правовые пробелы и коллизии, формулируются конкретные практические рекомендации, направленные на повышение эффективности правового регулирования данных общественных отношений.

Сформулированные научно-обоснованные выводы, предложения и рекомендации возможно использовать в качестве основы для разработки новых теоретических моделей совершенствования экологического законодательства, а также для проведения иных научных исследований в области правового регулирования охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности при пользовании недрами.

Практическая значимость исследования обусловлена возможностью использования полученных выводов и рекомендаций в правотворческой деятельности, в правоприменительной практике органов государственной власти, правоохранительных органов, а также в учебном процессе при изучении учебных дисциплин «Экологическое право», «Горное право» на юридических факультетах высших учебных заведений Российской Федерации.

*Монография предназначена для широкого круга юристов-практиков, работников органов исполнительной и законодательной власти, специалистов в сфере недропользования, менеджмента нефтегазовых компаний, а также для студентов юридических специальностей высших учебных заведений.*

Приобрести книгу можно в группе изданий «ПравоТЭК»:

115054 Москва, ул. Зацепы, 23

Тел.: +7 (499) 235-47-88

E-mail: [order@lawtek.ru](mailto:order@lawtek.ru)

<http://media.lawtek.ru/>

РЕКЛАМА

ных отношениях в области защиты морской среды 1983 г. признает право договаривающихся сторон действовать в соответствии со своим национальным законодательством при осуществлении Совместного плана действий по ликвидации последствий загрязнения морской среды в результате морской разведки или разработки углеводородов, а также Совместного плана действий по ликвидации последствий загрязнения морской среды с судов. При этом в соответствии с пунктом 1.1 Приложения А к Соглашению географический предел его действия в отношении Канады определяется как «проливы Нэрса, Баффина и Дэйвиса, расположенные между Канадой и Гренландией к западу от делимитационной линии, установленной Соглашением между Правительством Канады и Правительством Королевства Дании о делимитации континентального шельфа между Гренландией и Канадой, подписанного в Оттаве 17 декабря 1973 г.»<sup>44</sup>.

Таким образом, осуществление морской транспортировки нефти в арктических водах Канады должно осуществляться с должным учетом международно-правовых актов, предусматривающих наделение соответствующих национальных институтов полномочиями по исполнению их положений.

## Заключение

Завершая анализ законодательства Канады о морской транспортировке нефти и нефтепродуктов по арктическим водам (в частности, в акваториях Северо-Западного прохода), необходимо отметить, что оно представляет собой обширный комплекс законодательных актов общего характера, предусматривающих достаточно строгие природоохранные требования к любым морским перевозкам, включая перевозки, связанные с нефтепродуктами, выполнение которых обеспечивается системой органов исполнительной власти, а также национальными и международными системами мониторинга (такими как METAREA, NAVAREA).

При этом указанное природоохранное законодательство Канады и законодательство, посвященное регулированию судоходства в пределах арктических вод, в целом соответствует примени-

мым универсальным, региональным, двусторонним международным договорам, нормы которых содержат указания на ключевую роль национально-законодательного регулирования государственных участников.

В свете того, что в силу климатических и экосистемных особенностей, значительных финансовых расходов, необходимых для освоения полярных районов и поддержания береговой инфраструктуры, прибрежные арктические государства несут первоочередную ответственность за состояние региона (что подтверждается, в частности, основными постулатами Илулисатской декларации 2008 г., подписанной министрами иностранных дел Дании, Канады, Норвегии, России, США), в данном контексте национально-законодательный опыт Канады (в том числе в области установления механизма правового регулирования транспортировки нефти и нефтепродуктов как одного из направлений арктического судоходства) может сыграть определенную роль при выборе Россией способов отстаивания правовой позиции в отношении Северного морского пути. □

## Библиография

1. Федеральный закон Российской Федерации от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути».
2. Буник И.В., Николаев А.Н. Международно-правовое обоснование Канадой прав на ее арктический сектор // Московский журнал международного права. М., 2007. № 1. С. 18.
3. Вылегжанин А.Н. Полярный кодекс (оценки и комментарии в зарубежных правовых источниках) / Вылегжанин А.Н., Иванов Г.Г., Дудыкина И.П. // Московский журнал международного права. 2015. № 4.
4. Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (Лондон, 30 ноября 1990 г.).
5. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Конвенция об ответственности 1992 г.) (с изменениями и дополнениями).
6. Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. (HNS) (вместе со Свидетельством о страховании или ином финансовом обеспечении ответственности за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами (ОВВ) и Правилами исчисления ежегодных взносов на общий счет) (Заклучена в г. Лондоне 3 мая 1996 г.).
7. Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом (Лондон, 23 марта 2001 г.).
8. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике (Кирун, 15 мая 2013 г.).
9. Kim W.Y. Global Warming Heats up the American-Canadian Relationship: Resolving the Status of the Northwest Passage under International Law / W.Y. Kim // Canada. United States Law Journal. 2013. P. 190.

© Буник И.В., 2019, e-mail: i.bunik@tbplaw.com

<sup>44</sup> Agreement between the Government of Canada and the Government of the Kingdom of Denmark for Cooperation Relating to the Marine Environment [Electronic Resource]. Mode of access: <http://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887>.