ISBN 978-5-901722-00-8

УДК 656.6

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ

Анисимов Валентин Станиславович[1], аспирант
e-mail: anisimov.valentinn@yandex.ru

[1] Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация: Данная статья исследует проблему правового регулирования утилизации судов в России, акцентируя внимание на её логистических и экологических аспектах. Предложены меры по совершенствованию нормативной базы, такие как интеграция международных стандартов, ужесточение контроля за исполнением требований и развитие инфраструктуры для утилизации. Результаты исследования подчёркивают необходимость системного подхода к решению проблемы, что позволит снизить экологические риски и повысить экономическую эффективность процесса утилизации судов в России.

Ключевые слова: утилизация судов, правовое регулирование, логистика, экологическая безопасность, российское законодательство.

LEGAL REGULATION OF SHIP RECYCLING ACTIVITIES

Valentin S. Anisimov[1], Doctoral Student
e-mail: anisimov.valentinn@yandex.ru

[1] Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article examines the problem of legal regulation of ship recycling in Russia, focusing on its logistical and environmental aspects. Measures to improve the regulatory framework, such as the integration of international standards, stricter control over the implementation of requirements and the development of infrastructure for recycling are proposed. The results of the study emphasize the need for a systematic approach to solving the problem, which will reduce environmental risks and increase the economic efficiency of ship recycling in Russia.

Keywords: ship recycling, legal regulation, logistics, environmental safety, Russian legislation.

Введение

Процесс утилизации судов представляет собой сложный и многоступенчатый алгоритм, имеющий ключевое значение для многих отраслей промышленности, включая логистику. Списанные суда являются источником значительного объёма вторичных материальных ресурсов, таких как металлолом, двигатели, кабельная продукции, а также иные комплектующие. Однако, этот процесс в России сталкивается с множеством проблем, среди которых выделяются такие, как: недостаточная развитость судоразделочной

инфраструктуры, высокие транспортные издержки, а также нормативно-правовые, организационные и административные барьеры.

Актуальность исследования обусловлена несколькими факторами:

- прежде всего, ежегодное списание значительного количества судов создаёт потребность в эффективном управлении их утилизацией, поскольку суда, вышедшие из эксплуатации, влекут как экономические, так и экологические проблемы [9]. Так, в современных условиях возрастающей конкуренции на рынке вторичных ресурсов Россия сталкивается с оттоком списанных судов за границу, что приводит к потере потенциальных доходов и увеличению зависимости отечественной промышленности от импорта металлического сырья [13];

- кроме того, мировой опыт демонстрирует, что утилизация судов может стать важным элементом устойчивого развития промышленности, обеспечивая экономию природных ресурсов [15].

Таким образом, данное исследование направлено на системное рассмотрение проблем логистики утилизации судов в России и выявление факторов, препятствующих её эффективному развитию. Полученные результаты могут быть использованы как основа для дальнейших исследований и разработки практических рекомендаций по совершенствованию процесса переработки списанных судов.

Правовое регулирование деятельности по утилизации судов

В данной работе утилизация судов рассматривается как экономическая деятельность в рамках управления цепочками поставок. На эту деятельность в значительной степени влияют нормативные акты, регулирующие организацию как утилизации, так и в целом цепочек поставок, а также взаимодействие между участниками данных процессов как в России, так и в других странах. Ввиду глобального характера проблемы и в целях оценки возможности внедрения эффективных зарубежных практик, считаем целесообразным провести анализ ключевых международных источников нормативно-правового регулирования процесса утилизации судов.

Базельская конвенция [1], принятая в 1989 году, стала одним из первых нормативных актов по контролю за трансграничным перемещением опасных отходов, их сбору, обработке, утилизации и обезвреживание. Согласно ей суда, подлежащие утилизации, классифицируются как «отходы» [1], что коррелирует с другими международными правилами, которые гласят что Базельская конвенция применяется ко всем типам судов, когда они являются отходами, и к трансграничному перемещению судов, являющихся отходами. Однако нормам, которые закреплены в ней, Россия не подчиняется, так как не входит в состав Организации экономического сотрудничества и развития (далее -ОЭСР) и её полное применение трудно контролировать, поскольку, согласно этой конвенции, суда, подлежащие утилизации, считаются одновременно и судами, и отходами, то есть они могут легально ходить в страны, не входящие в ОЭСР. Данный фактор делает невозможным использование положений Базельской конвенции в РФ.

В 2009 году Международная Морская Организация (далее – ММО) приняла Гонконгскую международную конвенцию о безопасной и экологически рациональной утилизации судов, более известную как Гонконгская конвенция (далее – ГК). ГК должна вступить в силу в силу «через 24 месяца после ратификации 15 государствами, представляющими 40 % мирового торгового судоходства по валовому тоннажу, с совокупным максимальным годовым объемом утилизации судов не менее 3 % от их совокупного тоннажа» [4]. Гонконгская конвенция была разработана в качестве эквивалента Базельской конвенции [6, с. 89], а также для того, чтобы повысить акцент на безопасной и экологичной практике утилизации судов. Она требует, чтобы суда

продавались верфям, отвечающим стандартам ММО, а также были одобрены государством флага, под которым ходит, и властями государства, в котором производится утилизация судов.

ГК, безусловно, оказала положительное влияние на практику утилизации судов в Южной Азии. Количество предприятий, отвечающих техническим требованиям ГК в Аланге (Индия), увеличилось с 20 в 2016 году до 57 в 2017 году и 72 в 2018 году. Однако, несмотря на все усилия стран-участников, ГК не удалось ратифицировать в 2019 году. Так, по состоянию на январь 2020 года ГК ратифицировали 15 стран и достигли необходимого количества участников, однако иные условия не были выполнены: из необходимого показателя в 40% мирового тоннажа торгового флота им удалось охватить лишь 30,21%, а совокупный годовой объем утилизации за предыдущие 10 лет составил 2,6% из необходимых 3%.

Поскольку ГК является единственной согласованной на международном уровне инициативой, способной стать нормативно-правовым источником, до тех пор, пока она не будет ратифицирована, она не может быть применена на практике.

На февраль 2025 года ГК всё ещё не вступила в силу, однако, необходимые показатели достигнуты и ГК вступит в силу 26 июня 2025 года. Несмотря на то, что Россия не ратифицировала данную конвенцию, при заходе в порты стран, где она ратифицирована, суда под любым флагом будут проверяться на соответствие закреплённым в ней требованиям. Хоть Россия и не является подписантом данной конвенции и для речного судоходства внутри страны её положения будут неприменимы, некоторые механизмы и инструменты контроля рационально рассмотреть с точки зрения интеграции в текущее законодательство РФ в области утилизации судов.

Например, правила ГК предусматривают подход «от колыбели до могилы» [16], охватывающий весь жизненный цикл судна, начиная с проектирования, строительства, эксплуатации и заканчивая разборкой. В целях максимально эффективной, безопасной и экологичной утилизации судна ГК ввела ряд документов, которые сопровождают данный процесс. Когда судно продается для утилизации, утилизирующее предприятие должно разработать план утилизации и перечень опасных материалов (далее - ПОМ), которые содержит судно.

В продолжение идеи Гонконгской конвенции в ЕС был принят Регламент Европейского Парламента и Совета Европейского Союза № 1257/2013 от 20.11.2013 об утилизации судов, который уже действует на территории ЕС и создал систему сертификации, освидетельствования и выдачи разрешений для крупных судов, ходящих под флагом государства-члена ЕС [3]. Так, при заходе в порт ЕС любое судно (независимо от его флага) обязано иметь на борту ПОМ, одобренный государством флага. Кроме того, при выборе утилизатора, владельцы судов обязаны выбирать контрагента из тех, которые включены в европейский список предприятий по утилизации судов, что рассматривается как один из основных факторов, обеспечивающих соблюдение правил Регламента. В 2018 году в списке было 26 предприятий (23 из которых расположены в странах-членах ЕС, два – в Турции и одно – в США). В 2019 году количество объектов увеличилось до 34. В январе 2020 года к списку присоединились еще семь верфей, в результате чего общее число верфей достигло 41 [2]. Увеличение числа «сертифицированных» предприятий-утилизаторов указывает на успешность введенного Регламентом административного процесса. Так, установление прозрачных требований к данным утилизациям и публичный характер их взаимодействия благоприятно влияет не только на рассматриваемую проблему, но и способствует усилению взаимодействия между государством и частным бизнесом.

Однако, несмотря на успешность данной инициативы, указанный Регламент ЕС не является международной конвенцией, а значит он не может применяться за пределами ЕС.

Между тем, предприятия за пределами ЕС вправе обращаться в Европейскую комиссию, чтобы их включили в Европейский список.

Кроме того, Регламент ЕС отличается от ГК несколькими моментами - в него включены два дополнительных опасных материала для ПОМ и предприятие по утилизации отходов должно публиковать утвержденную форму отчетности по контролю за утечками и гарантировать, что работа с опасными материалами и образование отходов происходит только на непроницаемых полах с эффективными дренажными системами.

Применение практик ГК и Регламента ЕС должно способствовать повышению прозрачности цепочки поставок на всех её этапах, поскольку оба документа требуют разработки и ПОМ для новых и существующих судов, а также освидетельствования и сертификации ПОМ. Прозрачность цепочки поставок приведет к появлению различных типов межорганизационных соглашений (например, соглашений, основанных на финансовых условиях, и/или более жестких процессов сертификации, основанных на стоимости), которые будут стимулировать сделки, не основанные на отношениях «на расстоянии вытянутой руки». Во время переговоров по контракту на утилизацию судна обмен информацией часто не так велик, и участники могут пытаться действовать максимально рационально, но будут просто не в состоянии учесть все пути развития, будущие риски и возможности.

В Российской Федерации процесс утилизации судов регулируется рядом нормативно-правовых актов и стандартов, направленных на обеспечение экономической и экологической безопасности при осуществлении данного вида деятельности.

Основными нормативными актами являются Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» [11] и Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» [14]. Данные документы устанавливают требования к безопасности при эксплуатации и утилизации объектов морского транспорта, определяют общие принципы охраны окружающей среды, включая требования к утилизации отходов и обращению с опасными веществами, регулируют деятельность по заготовке, хранению, переработке и реализации лома черных и цветных металлов.

Основными государственными стандартами выступают ГОСТ Р ИСО 30000-2013 «Суда и морские технологии. Системы менеджмента утилизации судов [7]. Технические требования к системам менеджмента предприятий по безопасной и экологически рациональной утилизации судов» и ГОСТ Р 70614-2022 «Суда и морские технологии. Предотвращение эмиссии асбеста и его воздействия при утилизации судна. Основные положения» [8]. Указанные стандарты устанавливают требования к системам менеджмента предприятий, занимающихся утилизацией судов [5, с. 34], и основные положения по предотвращению выбросов асбеста и снижению его воздействия на окружающую среду и здоровье человека при утилизации судов.

Данные нормативные акты и стандарты формируют правовую основу организации деятельности по утилизации судов в России.

Постановление Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» [10] (далее – Постановление № 620) является одним из ключевых документов, регулирующим процесс утилизации судов. Оно устанавливает правила, которым должны подчиняться судоразделочные предприятия (например - необходимость оснащения предприятия спецоборудования (СИЗ) и санитарно-защитных зон, что снижает риски загрязнения (ст. 34, п. 2). Также стоит отметить корреляцию данного постановления и ГОСТа Р ИСО 30000-2013, упомянутым ранее, что положительно сказывается на развитии системного подхода к утилизации судов. Ещё одной положительной чертой Постановления № 620 является то, что оно распространяет своё

действие не только на гражданский, но и государственный флот, что частично решает проблемы, вызванные тем, что для суден в государственной собственности – таких как атомные ледоколы и военные корабли, действуют иные правила утилизации. Основной недостаток данного документа заключается в декларативности многих норм. Например, требование «экологически безопасной утилизации» (ст. 12) не подкреплено механизмами контроля исполнения нормы, в отличие от ранее обсуждаемого Регламента ЕС, который законодательно утвердил реестр предприятий, отвечающих обозначенным в документе стандартам. Это приводит к тому, что суда часто разбирают кустарно, без соблюдения норм закона, особенно в таких регионах как Астрахань [12]. Кроме того, Постановление №620 не учитывает логистические особенности данной отрасли - у судовладельцев нет мотивации доставлять суда к сертифицированным предприятиям, в особенности, если ближе есть нелегальное кладбище кораблей или свалка.

Как ранее упоминалось, Постановление № 620 тесно связано с ГОСТ Р ИСО 30000-2013. Данный стандарт — это метод ограничения применения нецивилизованных методов разборки суден в России. Основной фокус данного ГОСТа сосредоточен на систематизации разборки. Он требует от предприятий прописывать каждый шаг процесса разделки судна – от приёма судна до утилизации малейшей детали (п. 4.4.3). Должное регулирование уделяется аспекту экологии, например – обязанность учитывать опасные материалы, такие как асбест и нефтепродукты и минимизировать их попадание в окружающую среду (п. 6.3). Однако, в области логистики лишь упоминается необходимая планировка перемещения объектов (п. 7.5), без детализации требований. Отсутствует регулирование сроков доставки судов к перевозящему их транспорту как при лицензировании деятельности по обращению с опасными отходами. Данные недостатки можно устранить, введя нормы о соблюдении сроков поставки судов к предприятиям-утилизаторам (с учётом территориальных особенностей определённых акваторий) и утверждением требований к транспортирующему судно транспорту (например – датчики утечек, GPS-трекинг), что сократит ущерб природе и положительно скажется на организации логистической системы. Также немаловажно, что соблюдение ГОСТа не обязательно, и его требования необходимо масштабнее интегрировать в ФЗ от 04.05.2011 №99 «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – ФЗ №99).

Говоря о данном Федеральном законе нельзя не отметить, что он также является одним из активных инструментов контроля утилизации судов, особенно в части работы с металлоломом. Требования ФЗ № 99 вводят начальную планку соответствия стандартом для входа на рынок. В контексте обозначенной проблемы, ФЗ № 99 также, как и предыдущие документы не регулирует логистические аспекты отрасли. Закон не обязывает лицензиатов иметь мощности для приёма крупногабаритных судов или их транспортировки. В рамках законодательства о лицензировании положительно отразится введение преференций и упрощение процесса лицензирования для участников государственных программ и продвижение лицензированных предприятий среди судовладельцев.

Заключение

Таким образом, проведённый анализ процесса утилизации судов в Российской Федерации выявил значительные проблемы в логистической организации данной отрасли, ключевыми из которых являются:

- нормативно-правовые барьеры, а именно: декларативность требований без механизмов контроля, отсутствие обязательных стандартов и реестра утилизаторов, пробелы в регулировании логистики и лицензирования, а также слабая интеграция международных

норм из-за нератификации Гонконгской конвенции и неприменимости Базельской конвенции.

- при существующем международно-правовых условиях утилизация списываемых российских судов на зарубежных судоразделочных предприятиях затруднена.

Список литературы:

1. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением. [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1901208 (дата обращения: 25.04.2025).
2. Европейская комиссия. Европейский реестр судоразделочных предприятий. Брюссель: ЕС, 2020. URL: https://ec.europa.eu/maritime-affairs (дата обращения: 15.02.2025).
3. Европейский парламент. Регламент (ЕС) № 1257/2013 об утилизации судов. Брюссель: ЕС, 2013. [Электронный ресурс]. – URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RU/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1257 (дата обращения: 15.02.2025).
4. Конвенция ОНН по морскому праву. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 25.04.2025).
5. Межгосударственный стандарт ГОСТ Р ИСО 30000-2013. Суда и морские технологии. Системы менеджмента утилизации судов. М.: Стандартинформ, 2014. 34 с.
6. Международная морская организация. Гонконгская конвенция о безопасной утилизации судов: текст и комментарии. Лондон: ИМО, 2019. 89 с.
7. НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ. Суда и морские технологии. СИСТЕМЫ МЕНЕДЖМЕНТА УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ. Технические требования к системам менеджмента предприятий по безопасной и экологически рациональной утилизации судов. [Электронный ресурс]. – URL: https://docs.cntd.ru/document/1200105637 (дата обращения: 25.04.2025).
8. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 70614-2022 (ИСО 30007:2010) "Суда и морские технологии. Предотвращение эмиссии асбеста и его воздействия при утилизации судна. Основные положения" (утв. и введен в действие приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 29 декабря 2022 г. N 1715-ст). Доступ из справ.-правовой системы «Гарант».
9. Отчёт «Состояние и перспективы утилизации судов в России», 2023.
10. Постановление от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта». М.: Кодекс, 2010.
11. Постановление Правительства РФ от 12 августа 2010 г. N 620 "Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта". Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
12. Ущерб от распила судна под Астраханью оценили в 54 миллиона рублей. [Электронный ресурс]. – URL: https://bloknot-astrakhan.ru/news/ushcherb-ot-raspila-sudna-pod-astrakhanyu-otsenili-1792128 (дата обращения: 25.04.2025).
13. Федеральная целевая программа «Промышленная утилизация вооружения и военной техники на 2011–2020 годы».
14. Федеральный закон "О лицензировании отдельных видов деятельности" от 04.05.2011 N 99-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».
15. Choi, J. et al. "Ship Recycling Practices: Environmental and Safety Considerations," 2016.
16. McDonough W., Braungart M., Cradle to Cradle: Remaking the Way We Make Things. North Point Press, 2002.