



Доклад сопредседателей

Совещания экспертов Договора об Антарктике «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике»

9-11 декабря 2009 года

Веллингтон (Новая Зеландия)

Содержание

1. Резюме сопредседателей и рекомендации Совещания.....	3
2. Доклад о Совещании экспертов Договора об Антарктике «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике».....	5
Вступление	5
Приветственная речь и открытие совещания	5
Выборы должностных лиц	5
Принятие повестки дня	5
Доклады и документы	6
Тема 1. Тенденции развития морского туризма в районе действия Договора об Антарктике в течение последних 10 лет, включая морские инциденты, и прогнозы на будущее	6
Тема 2. Разработки в рамках Международной морской организации, касающиеся морского туризма в районе действия Договора об Антарктике	8
Тема 3. Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике	10
3) (a) Предупреждение морских инцидентов в районе действия Договора об Антарктике.....	10
3) (b) Морские поисково-спасательные операции	12
Тема 4. Охрана окружающей среды Антарктики	15
4) (a) Защитные природоохранные механизмы.....	15
4) (b) Ответные действия в чрезвычайных ситуациях (Статья 15 Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике).....	17
Тема 5. Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике	18
Тема 6. Сотрудничество КСДА с Международной морской организацией и Международной гидрографической организацией	18
3. Приложения	21
Приложение 1. Решение 7 (2009).....	21
Приложение 2. Список участников.....	23
Приложение 3. Выступление на открытии совещания.....	30
Приложение 4. Выступление Министра иностранных дел Новой Зеландии Его Превосходительства Мюррея МакКалли	32
Приложение 5. Полный перечень документов совещания.....	34

1. Резюме сопредседателей и рекомендации Совещания

В Совещании экспертов Договора об Антарктике (СЭДА) «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике» приняли участие 72 делегата из 19 государств-Сторон Договора об Антарктике и 14 приглашенных экспертов из 6 организаций. Совещание проходило в Веллингтоне с 9 по 11 декабря 2009 г. СЭДА было организовано в соответствии с Решением 7 (2009), в котором участникам было поручено рассмотреть следующие темы:

- Тенденции развития морского туризма в районе действия Договора об Антарктике в течение последних 10 лет, включая морские инциденты, и прогнозы на будущее.
- Разработки в рамках Международной морской организации, касающиеся морского туризма в районе действия Договора об Антарктике.
- Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике.
- Охрана окружающей среды Антарктики.
- Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике.
- Сотрудничество КСДА с Международной морской организацией и Международной гидрографической организацией.

На рассмотрение СЭДА поступил 31 документ, и эти документы были представлены на пленарном заседании в первый день совещания. Такое большое количество высококачественных документов позволило провести содержательное обсуждение важных вопросов в течение всего совещания. Основная работа совещания была проведена в ходе пленарного заседания. Исключением стала неформальная контактная группа, созданная для обсуждения возможных компонентов обязательного Полярного кодекса ИМО.

Далее приведена краткая сводка рекомендаций, согласованных участниками совещания.

Рекомендация 1. Стороны Договора об Антарктике должны рассматривать инциденты с участием туристических судов в районе действия Договора об Антарктике, чтобы на их примере извлечь уроки для Антарктики во избежание аналогичных инцидентов в будущем. Необходимо просить Стороны, имеющие отношение к таким инцидентам (особенно государства флага или государства, выдавшие разрешения), чтобы они предоставляли информацию, облегчающую рассмотрение этих случаев.

Рекомендация 2. Используя существующие вопросники, разработанные для других видов деятельности в Антарктике, Стороны Договора должны рассмотреть возможность составления специального вопросника для инспектирования туристических судов и туристической деятельности в Антарктике.

Рекомендация 3. В процессе подготовки к предстоящим совещаниям Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов и КСДА Стороны Договора, должны надлежащим образом учитывать мнения экспертов о предлагаемом обязательном Полярном кодексе ИМО, высказанные в ходе дискуссий, и обсудить на КСДА вопрос о том, как Стороны Договора могут внести оптимальный вклад в работу ИМО.

Рекомендация 4. Стороны Договора должны продолжать работу по проведению гидрографических исследований и сбору картографической информации и рассмотреть возможность информирования судов, собирающихся в плавание в водах Договора об Антарктике, о том, что многие районы еще не исследованы в соответствии с современными требованиями.

Рекомендация 5. Стороны Договора должны продолжать работу, чтобы обеспечить дальнейшее функционирование и совершенствование ледовых служб в районе действия Договора об Антарктике.

Рекомендация 6. Стороны Договора должны в упреждающем порядке распространить на туристические суда, направляющиеся в район действия Договора об Антарктике, существующий режим контроля государством порта (КГП), применяя, когда это возможно, меморандумы о взаимопонимании в отношении КГП или соглашения о КГП, чтобы эти суда отвечали всем применимым юридически обязательным международным нормам.

Рекомендация 7. Участники совещания соглашаются с тем, что пять Сторон, отвечающие за координацию поисково-спасательных работ в районе Антарктики, будут обмениваться планами и координировать дальнейшие действия с национальными программами и МААТО.

Рекомендация 8. Экипажи всех судов, собирающихся в плавание в водах Антарктики, должны проходить соответствующую подготовку с учетом условий, которые могут встретиться в плавании, и, по возможности, с учетом положений Главы 14 Руководства ИМО для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.

Рекомендация 9. Стороны Договора об Антарктике должны и в дальнейшем призывать к тому, чтобы суда туристических и неправительственных организаций, не участвующих в системах мониторинга судов МААТО или КОМНАП, регулярно сообщали о своем местонахождении соответствующему МСКЦ. Все суда туристических и неправительственных организаций должны строго соблюдать разработанное ИМО ««Расширенное руководство по подготовке планов действий в чрезвычайных ситуациях для пассажирских судов, плавающих в районах, удаленных от поисково-спасательных служб» в соответствии с положениями Резолюции 6 (2008).

Рекомендация 10. Стороны Договора об Антарктике, еще не одобрившие Меру 4 (2004) «Страхование и планирование действий в чрезвычайных ситуациях при осуществлении туристической и неправительственной деятельности в Районе Договора об Антарктике», должны рассмотреть вопрос о ее одобрении в первоочередном порядке.

Рекомендация 11. Совещание рекомендовало соответствующим комитетам и группам КСДА (например, КООС и Рабочей группе по операционным вопросам) продолжить рассмотрение вопроса о том, каким образом результаты оценки экологических аспектов антарктического морского туризма и его воздействия на окружающую среду (WP008, Приложение А) можно использовать в качестве исходных материалов для обсуждения проблемы регулирования морского туризма и мореплавания в целом.

Рекомендация 12. Совещание рекомендовало Сторонам и участникам неправительственной деятельности предоставлять пространственно-временные данные для проведения дальнейших исследований и обобщающих оценок, которые будут обсуждать КООС и КСДА.

Рекомендация 13. В целях реагирования на инциденты, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на окружающую среду Антарктики, Стороны Договора должны обмениваться информацией о планах действий в чрезвычайных ситуациях, составляемых во исполнение Статьи 15.

Рекомендация 14. КСДА должно рассмотреть возможность разработки руководства по мерам реагирования в случае крупномасштабных разливов нефти в море в районе действия Договора об Антарктике.

Рекомендация 15. Совещание согласилось с тем, что в определенных случаях Сторонам Договора об Антарктике полезно более тесно координировать свои действия в связи с рассмотрением вопросов, касающихся Антарктики, в рамках ИМО, и отметило, что XXXIII КСДА должно обсудить механизмы такой координации.

Рекомендация 16. Признавая целесообразность присутствия ИМО на этом совещании, а также ценный вклад представителей ИМО в его работу, участники совещания призвали ИМО принять участие в следующем КСДА. Они рекомендовали XXXIII-му КСДА продолжить рассмотрение путей развития рабочего сотрудничества между КСДА и ИМО.

Рекомендация 17. Следует продолжить практику приглашения ГКА/МГО на ежегодные КСДА для представления доклада о положении дел с проведением гидрографических исследований в Антарктике и производством карт морских районов Антарктики. Стороны также согласились с тем, что по мере возможности, КСДА должно быть представлено на совещаниях ГКА/МГО. Если совещание ГКА/МГО проводится в стране, которая является одной из Консультативных сторон, то эта Консультативная сторона должна рассматривать вопрос о своем участии в совещании ГКА.

2. Доклад о Совещании экспертов Договора об Антарктике «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике»

Вступление

1. Совещание экспертов Договора об Антарктике (СЭДА) «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике» проходило в Веллингтоне (Новая Зеландия) с 9 по 11 декабря 2009 г. Совещание было организовано в соответствии с Решением 7 (2009), которое приведено в Приложении 1.
2. Целью СЭДА было ускорение процесса рассмотрения вопросов, касающихся регулирования морского туризма в районе действия Договора об Антарктике, и разработка рекомендаций для рассмотрения участниками XXXIII-го Консультативного совещания по Договору об Антарктике, когда они соберутся в Пунта-дель-Эсте в период с 3 по 14 мая 2010 г.
3. В совещании приняли участие представители перечисленных далее Сторон Договора об Антарктике: Аргентина, Австралия, Чили, Китай, Франция, Германия, Италия, Япония, Новая Зеландия, Норвегия, Перу, Россия, Южная Африка, Испания, Швеция, Нидерланды, Великобритания, Соединенные Штаты Америки и Уругвай.
4. Присутствовали следующие экспертные организации: Коалиция по Антарктике и Южному океану (АСОК), Совет управляющих национальных антарктических программ (КОМНАП), Международная ассоциация антарктических туристических операторов (МААТО), Международная гидрографическая организация (МГО), Международная морская организация (ИМО) и Всемирная туристическая организация (ВТО).
5. Список участников приведен в Приложении 2.

Приветственная речь и открытие совещания

6. Совещание открыла г-жа Кэтрин Тейлор, Директор Морского управления Новой Зеландии. Текст ее выступления приведен в Приложении 3.

Выборы должностных лиц

7. Сопредседателями совещания были избраны Кэролин Форсит (заместитель Министра иностранных дел и торговли Новой Зеландии) и д-р Улаф Урхейм (Норвегия). Заместителями Сопредседателей были избраны капитан-лейтенант Карлос Салгадо (Чили) и д-р Юэн МакАйвор (Австралия). Руководителем Секретариата совещания был назначен Джеймс Уокер (сотрудник Министерства иностранных дел и торговли Новой Зеландии). Главным рапортером была назначена Аманда Веркоу (сотрудник Министерства иностранных дел и торговли Новой Зеландии).

Принятие повестки дня

8. Была принята приведенная далее повестка дня, которую Новая Зеландия распространила до начала совещания.
 1. Вступление
 2. Выборы должностных лиц
 3. Принятие повестки дня
 4. *Тема 1.* Тенденции развития морского туризма в районе действия Договора об Антарктике в течение последних 10 лет, включая морские инциденты, и прогнозы на будущее.

5. *Тема 2.* Разработки в рамках Международной морской организации, касающиеся морского туризма в районе действия Договора об Антарктике.
6. *Тема 3.* Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике.
7. *Тема 4.* Охрана окружающей среды Антарктики.
8. *Тема 5.* Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике.
9. *Тема 6.* Сотрудничество КСДА с Международной морской организацией и Международной гидрографической организацией.
10. Предложения и доклад XXXIII-му КСДА.

Доклады и документы

9. Делегации представили на рассмотрение участников совещания 31 документ. Документы были представлены на пленарном заседании в первый день совещания. Полный перечень документов и пункты повестки дня, в рамках которых они рассматривались, приведены в Приложении 4.

Тема 1. Тенденции развития морского туризма в районе действия Договора об Антарктике в течение последних 10 лет, включая морские инциденты, и прогнозы на будущее.

10. В рамках этого пункта повестки дня Новая Зеландия представила на рассмотрение совещания два документа: Рабочий документ WP001 «Совещание экспертов Договора об Антарктике «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике». Общий обзор событий» и Рабочий документ WP002 «Изменение состояния морского льда вокруг Антарктики в прошлом и будущем».

11. В документе WP001 был представлен общий обзор работы по регулированию морского туризма в Антарктике, проведенной на сегодняшний день, и отмечалось, что крушение теплохода «Эксплорер» стало для многих Сторон Договора об Антарктике настоящим «звонком будильника» на XXXI КСДА. В документе также говорилось о том, какие надежды возлагает на СЭДА Новая Зеландия. Кроме того, в нем был сформулирован ряд рекомендаций для рассмотрения на КСДА, включая вопросы, касающиеся обязательного Полярного кодекса, контроля государством порта, поиска и спасания в водах Антарктики, а также составления карт антарктических вод.

12. В документе WP002 исследовались прошлые изменения состояния морского льда Антарктики и содержались прогнозы будущих изменений состояния морского льда с акцентом на долгосрочных изменениях. В нем отмечалось, что, несмотря на то, что климатические модели прогнозируют сокращение площади морского льда, ледовый покров будет повсеместно оставаться вокруг Антарктики в течение всего 21-го века и, следовательно, будет по-прежнему представлять угрозу для туристических судов в обозримом будущем.

13. АСОК представила Информационный документ IP001 «Морской антарктический туризм и инспекции в рамках Статьи VII Договора об Антарктике и Статьи 14 Протокола по охране окружающей среды», в котором содержался обзор официальных инспекций туристических судов в районе действия Договора об Антарктике. Авторы документа рекомендовали уделять инспектированию туристической деятельности больше внимания, чем раньше, и советовали разработать специальный вопросник для инспектирования туристических судов и туристической деятельности в Антарктике.

14. АСОК также представила документ Информационный IP003 «Как добиться заметного прогресса в разработке стратегического подхода к антарктическому туризму», в котором отмечалось отсутствие комплексного режима регулирования туризма в антарктическом регионе. По мнению авторов, первостепенное значение имеют основополагающие юридически обязательные правовые акты, которые до сих пор не одобрены, а также общие принципы антарктического туризма,

изложенные в Резолюции 7 (2009). В документе также содержались рекомендации относительно выявления пробелов в действующих нормативах, касающихся туризма, проведения анализа и совершенствования ОВОС применительно к туризму, а также упреждающего использования ООРА и ОУРА в качестве инструмента регулирования туризма.

15. МААТО представила Информационный документ IP007 «Краткое описание антарктического морского туризма, составленное МААТО», в котором содержались краткое описание морского туризма в Антарктике в сезоне 2008/09 гг. и прогнозы на сезон 2009/10 гг. и последующие годы. МААТО отметила, что, несмотря на текущее падение спроса, связанное с неблагоприятной экономической ситуацией, в будущем можно ожидать сохранения потребительского спроса на посещение Антарктики.

16. Соединенные Штаты и МААТО представили Информационный документ IP009 «Пространственная структура движения туристических судов в регионе Антарктического полуострова», в котором с помощью 19-летних рядов статистических данных о высадке пассажиров на берег и 5-летних рядов реконструированных данных о маршрутах рассматривалась структура движения туристических судов вдоль Антарктического полуострова. В документе поднимались следующие основные вопросы:

- высадка пассажиров на берег и движение морских судов сильно сконцентрированы на нескольких конкретных участках;
- рост туристической деятельности на этих участках происходил непропорционально быстро по сравнению с ростом количества посетителей на всей территории Антарктического полуострова;
- проведенный анализ позволил получить полезный механизм, который можно использовать при рассмотрении и проведении оценки существующих инструментов регулирования туризма.

17. Великобритания представила Информационный документ IP012 «Заключительный отчет Совещания экспертов Договора об Антарктике: Руководство по судоходству и сопутствующей деятельности в Антарктике». Он был первоначально представлен в виде Рабочего документа 26 на XXIV КСДА. Норвегия представила Информационный документ IP015 «Отчет возобновленной Межсессионной контактной группы по вопросам, касающимся пассажирских судов, плавающих в водах Антарктики», который был представлен на XXXII КСДА.

18. Всемирная туристическая организация Организации Объединенных Наций представила Информационный документ IP016 «Замечания по поводу морского туризма в Антарктике», в котором говорилось о необходимости обеспечения устойчивого антарктического туризма в целях минимизации возможных негативных воздействий на территорию Антарктики и был сформулирован ряд рекомендаций.

19. Совещание приняло к сведению Рабочий документ WP001 и согласилось с тем, что Сторонам Договора об Антарктике необходимо и в дальнейшем получать информацию об инцидентах в районе действия Договора об Антарктике с участием туристических судов, чтобы оказывать содействие в предотвращении аналогичных инцидентов в будущем. Совещание напомнило о том, что в ИМО есть Рабочая группа, занимающаяся анализом потерь, которая изучает отчеты об инцидентах на морских судах, обращая особое внимание на специальные технические вопросы. Было отмечено, что из рассматриваемого инцидента можно извлечь уроки более общего характера, которые будут полезны Сторонам Договора.

20. *Рекомендация 1. Стороны Договора об Антарктике должны рассматривать инциденты с участием туристических судов в районе действия Договора об Антарктике, чтобы на их примере извлечь уроки для Антарктики во избежание аналогичных инцидентов в будущем. Необходимо просить Стороны, имеющие отношение к таким инцидентам (особенно государства флага или государства, выдавшие разрешения), чтобы они предоставляли информацию, облегчающую рассмотрение этих случаев.*

21. Совещание приветствовало выводы документа WP002, показавшего, что значительные изменения общей площади морского ледяного покрова Антарктики в ближайшем будущем маловероятны. Тем не менее, совещание отметило, что за последние 20 лет в регионе

Антарктического полуострова летний период, когда на море нет ледяного покрова, увеличился примерно на 85 дней.

22. Совещание рассмотрело Информационные документы IP003 и IP009 и согласилось с необходимостью стратегического планирования мер управления территориями, которые посещают туристы, с учетом наблюдаемых тенденций пространственного развития морского туризма. Следует обсудить вопрос о том, нужно ли концентрировать морской туризм на определенном количестве участков или же его необходимо более широко распределять по территории антарктического континента. Некоторые участники предположили, что такое стратегическое планирование управления территориями должно также предусматривать изучение других видов антарктической деятельности с целью получения представления о воздействиях более широкого характера.

23. Австралия сообщила о том, что сейчас Комитет по охране окружающей среды (КООС) проводит исследование экологических последствий туризма в Антарктике с охватом морского туризма, а также туристической деятельности в целом. Целью исследования является формирование объективной основы для обсуждения в рамках КООС проблемы регулирования воздействий туристической деятельности в будущем. На следующей неделе группа управления этим проектом проводит заседание в Крайстчерче и хотела бы получить комментарии участников СЭДА. В качестве дополнительной информации на совещании был распространен краткий план исследования.

24. СЭДА приветствовало это исследование, которое должно дать полезную информацию для дальнейшего обсуждения стратегического подхода к управлению антарктическими территориями.

25. Совещание приняло к сведению документ IP001, а также важную роль инспекций туристических судов, которые проводят Стороны Договора: они дают информацию о том, в какой степени соблюдаются положения Договора и Протокола. Совещание согласилось с тем, что инспекции необходимо проводить и в будущем и что следует рассмотреть возможность разработки специального вопросника для инспектирования туристических судов и туристических групп, отправляющихся в Антарктику.

26. *Рекомендация 2. Используя существующие вопросники, разработанные для других видов деятельности в Антарктике, Стороны Договора должны рассмотреть возможность составления специального вопросника для инспектирования туристических судов и туристической деятельности в Антарктике.*

Тема 2. Разработки в рамках Международной морской организации, касающиеся морского туризма в районе действия Договора об Антарктике.

27. ИМО представила Информационный документ IP005 «Международные требования к судам, плавающим в полярных водах», в котором содержалась самая последняя информация о различных требованиях ИМО к судам, плавающим в полярных водах (Арктике и Антарктике). В него также вошли соответствующие положения конвенций СОЛАС, МАРПОЛ и ПНДВ и Торренмолинского протокола, касающиеся таких вопросов, как остойчивость, спасательные средства, навигация, руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, статус особых районов, требования к перевозке тяжелого мазута, сертификация ледовых штурманов и рыбопромысловые суда.

28. ИМО также представила Информационный документ IP006 «Проект резолюции Ассамблеи “Руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах”», в котором излагались требования к судам, плавающим в водах Арктики и Антарктики. ИМО сообщила совещанию о том, что за прошедший период (3 декабря 2009 г.) это Руководство было принято Ассамблеей ИМО на основании Резолюции А.1024(26). Руководство охватывает следующие вопросы: проектирование и конструкция судов; оборудование, включая противопожарное и спасательное оборудование; организационные меры, включая комплектование экипажа; охрана окружающей среды и борьба за живучесть судна.

29. Совещание выразило благодарность ИМО за исчерпывающую информацию о действующих требованиях ИМО к судам, плавающим в полярных водах, которая содержалась в документе IP005. Эта информация может стать ценным исходным материалом для дискуссий, которые должны

состояться в феврале 2010 г. в рамках Подкомитета по проектированию и оборудованию судов, в связи с подготовкой обязательного Полярного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах. Представитель ИМО подтвердил, что, по просьбе СЭДА, рассматриваемый документ будет представлен на предстоящем заседании этого Подкомитета.

30. Совещание напомнило о принятой на КСДА Резолюции 8 (2009), в котором приветствовалась работа ИМО по подготовке «Руководства для судов, плавающих в полярных водах» и выражалось пожелание Сторон Договора о том, чтобы ИМО разработало обязательные требования для судов, плавающих в антарктических водах. Совещание с глубоким удовлетворением отметило, что Ассамблея ИМО приняла это Руководство 3 декабря 2009 г. (Резолюция А.1024 (26)). Совещание еще раз выразило активную поддержку разработке обязательного Полярного кодекса. Стороны, присутствовавшие на совещании, подтвердили, что они будут и в дальнейшем принимать активное участие в этом процессе и делиться своими знаниями и опытом, касающимися особенностей морского туризма в Антарктике.

31. По мнению совещания, было бы полезно передать в ИМО представленную информацию о практических аспектах морского туризма в антарктическом регионе, включая сведения о количестве судов, пространственном распределении рейсов и климатических условиях. Благодаря этому, Подкомитет сможет лучше понять специфические условия морского туризма в антарктическом регионе. Участники предположили, что помимо этого Подкомитету нужно будет убедиться в том, что им была учтена информация о других морских операциях, осуществляемых в Антарктике (например, о деятельности судов национальных программ). Кроме того, было высказано мнение о том, что при разработке кодекса следует учесть взаимодействие между туристическими круизами и высадками туристами на берег в Антарктике.

32. Новая Зеландия сказала, что может подготовить документ для февральского (2010 г.) совещания Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов, в котором будут отражены итоги СЭДА, состоявшегося 9-11 декабря. В этом документе можно также отметить заинтересованность СЭДА в разработке Полярного кодекса и определить возможный вклад КСДА в работу октябрьского (2010 г.) совещания Подкомитета. Полная версия доклада о ходе и итогах СЭДА будет представлена на XXXIII КСДА (май 2010 г., Уругвай).

33. Совещание сформировало Неформальную контактную группу для обсуждения отдельных элементов обязательного Полярного кодекса ИМО; при этом Группа обратила особое внимание на следующие моменты:

- На данном СДА нецелесообразно составлять исчерпывающий список элементов действующего Полярного руководства, которые должны быть перенесены в обязательный Полярный кодекс.
- Обязательный Полярный кодекс необходимо расширить по сравнению с действующим Полярным руководством. Была отмечена желательность широкого и последовательного применения кодекса к судам, эксплуатируемым в Арктике и Антарктике.
- В обязательном Полярном кодексе следует учесть различия в требованиях к судам, плавающим в Антарктике и Арктике. КСДА играет важную роль в доведении особой антарктической информации до сведения ИМО.
- Обязательный Полярный кодекс должен распространяться на новые суда и, насколько это возможно с практической точки зрения, на существующие суда.
- При определении предполагаемых районов эксплуатации судов можно учитывать их способность к выживанию в случае аварии и наличие поисково-спасательных служб.
- С учетом удаленности Антарктиды главными темами обязательного Полярного кодекса должны быть предупреждение аварий и охрана окружающей среды. Однако он также должен охватывать другие вопросы (например, поиск и спасание), которых сейчас нет в Полярном руководстве.
- В Информационном документе IP005 (ИМО) есть полезное краткое описание действующих нормативов ИМО, которые необходимо учесть при разработке обязательного Полярного кодекса.
- Следует обратить внимание на то, что обязательный Полярный кодекс должен носить всеобъемлющий характер и увязан с действующими обязательными правовыми актами (в том числе, с конвенциями СОЛАС, МАРПОЛ, ПНДВ и др.).

- КСДА следует привлечь внимание ИМО к тому, что охрана окружающей среды Антарктики имеет огромное значение, и настоятельно рекомендовать, чтобы при разработке Полярного кодекса был подробно рассмотрен вопрос о минимизации загрязнения морской среды в районе действия Договора об Антарктике.
- Все Стороны Договора следует призвать к тому, чтобы они приняли активное участие в разработке обязательного Полярного кодекса.
- Участники КСДА должны рассмотреть вопрос о том, какие положения целесообразно включить в обязательный Полярный кодекс ИМО в связи с такими проблемами, как разливы нефти и охрана окружающей среды.

34. Совещание отметило, что переговоры по обязательному Полярному кодексу – трудная, но интересная задача.

35. *Рекомендация 3. В процессе подготовки к предстоящим совещаниям Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов и КСДА Стороны Договора, должны надлежащим образом учитывать мнения экспертов о предлагаемом обязательном Полярном кодексе ИМО, высказанные в ходе дискуссий, и обсудить на КСДА вопрос о том, как Стороны Договора могут внести оптимальный вклад в работу ИМО.*

36. Кроме того, Неформальная контактная группа предложила, чтобы одна из заинтересованных Сторон представила на рассмотрение ИМО «Отчет возобновленной Межсессионной контактной группы по вопросам, касающимся пассажирских судов, плавающих в водах Антарктики» (IP015, Норвегия).

Тема 3. Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике.

3) (a) Предупреждение морских инцидентов в районе действия Договора об Антарктике

3) (a) (i) Проектирование и конструкция судов, безопасная эксплуатация судов

37. МААТО представила Информационный документ IP008 «Действия МААТО и рекомендации операторам туристических судов, направленные на повышение безопасности на море». В этом документе описывались меры принятые МААТО по результатам рассмотрения доклада Либерии о крушении теплохода «Эксплорер» и других инцидентов. К числу таких мер относятся изменение порядка использования системы слежения за судами МААТО, внедрение стимулов к использованию закрытых спасательных шлюпок и контроль за соблюдением Руководства для судов, плавающих в полярных водах. Кроме того, внесены поправки в Устав МААТО с целью введения более строгих требований к наличию опыта у вахтенных офицеров. МААТО также рекомендовала проводить анализ информации о метеоусловиях, состоянии ледяного покрова и маршрутах, регулярно анализировать порядок осуществления ответных действия в чрезвычайной ситуации, применять самые современные навигационные технологии, следить за тем, чтобы при проведении судовых учений учитывались повреждения, нанесенные ледяным покровом, и принимать меры к тому, чтобы пассажиры и экипаж знали, какую одежду необходимо иметь в Антарктике.

38. Совещание приветствовало информационные документы по этому вопросу. Оно также приветствовало сообщение о том, что, опираясь на результаты работы, начатой Межсессионной контактной группой, которая представила свои выводы на XXXII КСДА, МААТО приступила к реализации проекта многоуровневой оценки риска.

3) (a) (ii) Гидрография и картография

39. Великобритания представила Рабочий документ WP012 «Антарктическая программа “Полар Вью”». Использование данных спутниковых наблюдений для повышения безопасности и эффективности плавания по морским трассам при наличии ледяного покрова». Великобритания отметила, что программа «Полар Вью» способствовала повышению безопасности и эффективности эксплуатации судов в Антарктике, поскольку обеспечила получение актуальной информации о

состоянии морского льда с помощью снимков из космоса. Эта информация способствует повышению безопасности плавания и более эффективному определению маршрута и помогает в чрезвычайных ситуациях. Реализация программы «Полар Вью» началась в течение южнополярного летнего сезона 2006/07 гг., и сейчас ее данные широко используются судами национальных антарктических программ, туристическими и промысловыми судами. До сих пор услуги «Полар Вью» финансировались Европейским космическим агентством и Министерством иностранных дел Великобритании. Сейчас эти услуги предоставляются бесплатно и доступны для всех. Однако их финансирование заканчивается в июне 2010 г.

40. Совещание подтвердило большое значение актуальной информации о состоянии морского ледяного покрова, которую дает великолепная система «Полар Вью» (www.polarview.aq), и отметило необходимость дальнейшего финансирования программы после июня 2010 г. Аргентина подчеркнула, что эта система оказалась весьма полезной в практическом отношении, когда туристическое судно застряло во льдах в море Уэдделла в ноябре 2009 г. Новая Зеландия заметила, что новозеландский Морской спасательно-координационный центр также пользовался системой «Полар Вью» при оказании помощи в чрезвычайных ситуациях в море Росса.

41. Новая Зеландия представила Рабочий документ WP004 «Работа, осуществляемая Новой Зеландией в регионе моря Росса (Антарктика) в целях проведения гидрографических исследований и составления карт». В документе отмечалось, что большая часть морской территории Антарктики остается не обследованной или требует повторного исследования на современном уровне и что менее 1 процента всей морской акватории в пределах 200-метровой изобаты исследовано в достаточной степени, чтобы удовлетворить потребности современных судов, которые заходят в воды Антарктики. Авторы документа рекомендовали Сторонам Договора об Антарктике информировать все туристические суда, которые собираются плавать в районе действия Договора об Антарктике, об ограничениях, связанных с картами этого региона, а также принять меры к совершенствованию картографической информации.

42. МГО представила Информационный документ IP013. В документе отмечалась роль МГО и работа, проведенная Гидрографической комиссией по Антарктике (ГКА) в антарктических водах на сегодняшний день. Авторы напомнили о Резолюции 5 (2008), принятой на XXXI КСДА, которая отмечала большое значение «Совершенствования гидрографического обследования и картографирования в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны окружающей среды в Антарктическом регионе» и рекомендовала Сторонам рассмотреть возможность увеличения количества дней, когда на судах проводятся гидрографические исследования, и предпринимать более согласованные усилия для составления карт антарктических вод.

43. Совещание активно поддержало заявление о большом значении картографии и выразило горячую поддержку полезной работе Гидрографической комиссии по Антарктике (ГКА), приняв к сведению информацию МГО о возможном разрыве между требованием о том, что после 2012 г. суда, на которые распространяются положения конвенции СОЛАС, будут обязаны иметь электронно-картографическую навигационную информационную систему (ЭКНИС), и наличием необходимых электронных навигационных карт (ЭНК).

44. Рекомендация 4. Стороны Договора должны продолжать работу по проведению гидрографических исследований и сбору картографической информации и рассмотреть возможность информирования судов, собирающихся в плавание в водах Договора об Антарктике, о том, что многие районы еще не исследованы в соответствии с современными требованиями.

Рекомендация 5. Стороны Договора должны продолжать работу, направленную на то, чтобы обеспечить дальнейшее функционирование и совершенствование ледовых служб в районе действия Договора об Антарктики.

45.

3) (a) (iii) Контроль государством порта

46. Новая Зеландия представила Рабочий документ WP007 «Предложение об усилении контроля государства порта над туристическими судами, отправляющимися в Антарктику». В документе отмечалось, что контроль государством порта стал необходим вследствие низкой эффективности

контроля судов некоторыми государствами флага. Авторы документа предложили использовать существующим многосторонний режим контроля государством порта для того, чтобы в упреждающем порядке инспектировать туристические суда, отправляющиеся в Антарктику, и таким образом уменьшить риск морской аварии или разлива нефти.

47. Совещание рассмотрело два вопроса, поднятых в этом Рабочем документе: инспекции судов государством порта в соответствии с обязательными правовыми актами ИМО, а также возможность проведения добровольной оценки государством порта в соответствии с Полярным руководством ИМО.

48. Все согласились с тем, что инспекции в соответствии с обязательными правовыми актами ИМО имеют большое значение и что, в целом, государство порта имеет право и обязано проводить такие инспекции. Будущий обязательный Полярный кодекс тоже станет одним из таких правовых актов ИМО.

49. США обратили внимание на то, что контроль государством порта является продолжением неотъемлемого права государства осуществлять портовое государственное управление (ПГУ) в целях защиты своих интересов в водах, в отношении которых оно обладает суверенными правами. По мнению США, такое управление осуществляется, прежде всего, с целью повышения безопасности на море и охраны окружающей среды в водах, где государство порта имеет суверенные права. Любые дополнительные выгоды, касающиеся безопасности жизни на море и охраны окружающей среды за пределами территории страны, являются сопутствующими эффектами осуществления участвующими государствами контроля государством порта. Признавая, что главной задачей государства флага является обеспечение того, чтобы суда, плавающие под его флагом, соблюдали соответствующие конвенции ИМО, и, подтверждая большое значение контроля государством порта, США подчеркивали необходимость конкретизации любого предложения об усилении контроля государством порта в Южном полушарии.

50. Аргентина напомнила о том, что контроль государством порта предусмотрен также Статьями 218 и 219 ЮНКЛОС.

51. Совещание подтвердило, что контроль государством порта не сводится только к туристическим судам и что он может быть особенно полезен как дополнение к другим механизмам регулирования. Туристические суда должны инспектироваться государством порта. Суда, зарегистрированные в государствах, не являющихся участниками Договора об Антарктике, возможно, не проходят никаких других строгих проверок.

52. Возможно, портам требуется укрепление потенциала для осуществления такого контроля, однако необходимо принять меры к тому, чтобы контроль государством порта опирался на существующие международные договоренности, и не допускать излишнего дублирования. Было отмечено, что МАРПОЛ определяет район к югу от 60-й параллели южной широты как особый район и что это может стать дополнительным центром внимания при проведении инспекций государством порта.

53. По мнению некоторых участников, добровольная оценка судов с учетом других критериев (в частности, обязательств в рамках СДА) может оказаться полезной, однако совещание решило, что эта оценка не может быть одним из элементов контроля государством порта.

54. *Рекомендация 6. Стороны Договора должны в упреждающем порядке распространить на туристические суда, направляющиеся в район действия Договора об Антарктике, существующий режим контроля государством порта (КГП), применяя, когда это возможно, меморандумы о взаимопонимании в отношении КГП или соглашения о КГП, чтобы эти суда отвечали всем применимым юридически обязательным международным нормам.*

3) (b) Морские поисково-спасательные операции

55. В рамках данного пункта повестки дня, а также в рамках темы 4(b) Франция представила Рабочий документ WP003 «Управление рисками для человека и окружающей среды в Антарктике». В документе изучался действующий механизм урегулирования инцидентов в Антарктике, связанных

с безопасностью людей и окружающей среды, и рассматривались возможные изменения, благодаря которым можно было бы упорядочить управление всеми рисками в районе действия Договора об Антарктике.

56. Новая Зеландия представила Рабочий документ WP011 «Развитие сотрудничества между МСКЦ и национальными антарктическими программами». В документе обсуждалось сотрудничество Новой Зеландии и США в проведении поисково-спасательных операций (ПСО) в Антарктике. Авторы отмечали, что оказание услуг по проведению ПСО в районе действия Договора об Антарктике ставит очень сложные задачи и рекомендовали пяти МСКЦ, отвечающим за организацию ПСО, обмениваться планами по осуществлению ответных действий в чрезвычайных ситуациях, связанных с ПСО, и координировать свою деятельность с национальными программами.

57. Чили представила Рабочий документ WP013 «Рекомендации относительно сокращения факторов риска, оказывающих влияние на безопасность человеческой жизни, с учетом роста морского туризма в Антарктике в течение последнего десятилетия». В документе говорилось о том, что число туристических судов, которые заходят в воды Антарктики, увеличивается и о том, что Стороны, отвечающие за организацию ПСО, должны иметь достаточную информацию о маршрутах движения этих судов на случай возникновения инцидента, связанного с проведением ПСО. В документе были сформулированы рекомендации, касающиеся необходимости специального обучения членов вахтенных команд вождению судов в водах Антарктики, в связи с чем предлагался учебный курс «Эксплуатация судов в водах Антарктики», а также рекомендации о том, что суда должны регулярно сообщать о своем местонахождении и о своих возможностях в части спасания людей и оказания медицинской помощи.

58. Аргентина представила Рабочий документ WP015 «Рост числа инцидентов с участием антарктических туристических судов. Общий обзор ситуации и предлагаемый план действий». В документе был определен ряд общих факторов и уроков, связанных с самыми последними инцидентами в Антарктике с участием туристических судов. К их числу относятся недостаток опыта у команды, неполный картографический охват региона, трудности вождения судов в присутствии морского ледяного покрова. В документе рекомендовались некоторые минимальные требования к офицерам, которые водят суда в водах Антарктике, и предлагался учебный курс «Вождение судов в Антарктике», предусматривавший, в том числе, имитацию ситуации на борту корабля.

59. АСОК представила Информационный документ IP002 «Морской туризм в Антарктике: перспективы регулирования судоходства», в котором были сформулированы рекомендации, касающиеся ряда проблем безопасности на море и охраны окружающей среды Антарктики. В их числе были вопросы, которые следует включить в будущий обязательный Полярный кодекс, и, кроме того, рассматривалась необходимость создания системы мониторинга движения судов в Антарктике и необходимость дальнейшего рассмотрения мер, связанных с составлением маршрутов, включая определение районов, которые нужно избегать, и особо чувствительных морских районов.

60. КОМНАП представил Информационный документ IP010 «Координация поисково-спасательных операций и ответные действия в Антарктике. Дискуссии на семинаре». В документе содержалась информация о втором из двух семинаров на тему «Совершенствование координации поисково-спасательных операций и ответные действия в Антарктике», который состоялся в ноябре 2009 г. Для проведения дискуссий в рамках СЭДА участникам были представлены основные вопросы, а полная версия отчета с рекомендациями будет представлена на КСДА.

61. Совещание рассмотрело эти документы и отметило, что окружающая среда Антарктики ставит очень сложные задачи перед организаторами ПСО. Совещание согласилось с тем, что пяти Сторонам, ответственным за организацию ПСО в регионе Антарктики, было бы полезно обмениваться планами и более тесно координировать свои действия с национальными программами. Было отмечено, что обмен планами ПСО не следует ограничивать только этими пятью Сторонами.

62. *Рекомендация 7. Участники совещания договорились о том, что пять Сторон, отвечающие за проведение поисково-спасательных работ в районе Антарктики, будут обмениваться планами и координировать дальнейшие действия с национальными программами и МААТО*

63. Подчеркивалось, что членам вахтенной команды и офицерам, находящимся на борту туристических судов, необходимо проходить надлежащее обучение вождению судов в полярных условиях. Отсутствие такой подготовки стало одной из причин некоторых инцидентов, имевших место в Антарктике в течение последнего времени.

64. *Рекомендация 8. Экипажи всех судов, собирающихся в плавание в водах Антарктики, должны проходить соответствующую подготовку с учетом условий, которые могут встретиться в плавании, и, по возможности, с учетом положений Главы 14 Руководства ИМО для судов, эксплуатирующихся в полярных водах.*

65. Совещание также обсудило вопрос о том, что туристические суда должны направлять в соответствующий МСКЦ сведения, которые относятся к конкретному круизу, например, такие, как, число людей на борту, число членов экипажа и средства для оказания медицинской помощи. Эти сведения нужно давать в дополнение к сезонной информации, которую суда уже предоставляют каждый год. АСОК отметила, что, по ее мнению, стоит продолжить рассмотрение вопроса о разработке системы мониторинга и представления информации о движении судов в Антарктике.

66. *Рекомендация 9. Стороны Договора об Антарктике должны и в дальнейшем призывать к тому, чтобы суда туристических и неправительственных организаций, не участвующих в системах мониторинга судов МААТО или КОМНАП, регулярно сообщали о своем местонахождении соответствующему МСКЦ. Все суда туристических и неправительственных организаций должны строго соблюдать разработанное ИМО «Расширенное руководство по подготовке планов действий в чрезвычайных ситуациях для пассажирских судов, плавающих в районах, удаленных от поисково-спасательных служб» в соответствии с положениями Резолюции 6 (2008).*

Участники подчеркнули значение Меры 4 (2004) «Страхование и планирование действий в чрезвычайных ситуациях при осуществлении туристической и неправительственной деятельности в районе Договора об Антарктике». Сторонам Договора об Антарктике, которые еще не одобрили Меру 4, было рекомендовано одобрить ее в первоочередном порядке.

67. *Рекомендация 10. Стороны Договора об Антарктике, еще не одобрившие Меру 4 (2004) «Страхование и планирование действий в чрезвычайных ситуациях при осуществлении туристической и неправительственной деятельности в Районе Договора об Антарктике», должны рассмотреть вопрос о ее одобрении в первоочередном порядке.*

Тема 4. Охрана окружающей среды Антарктики.

4) (а) Защитные природоохранные механизмы

4) (а) (i) Воздействия морского туризма на Южный океан

68. Австралия представила Рабочий документ WP008 «Экологические аспекты антарктического морского туризма». В этом документе содержалась оценка механизмов взаимодействия морского туризма с окружающей средой Антарктики, и того, какие из этих взаимодействий (экологические аспекты) учтены существующими правилами и руководствами. Австралия предложила участникам СЭДА, опираясь на результаты этой оценки в качестве основы для дискуссий, определить направления и приоритеты дальнейшей работы по регулированию экологических аспектов морского туризма в Антарктике.

69. Австралия также представила Рабочий документ WP010 «Анализ Приложения IV к Протоколу «Предотвращение загрязнения морской среды»», в котором предлагалось поручить КООС рассмотреть Приложение IV «Предотвращение загрязнения морской среды» в качестве следующего объекта поэтапного пересмотра Приложений к Протоколу по охране окружающей среды к Договору об Антарктике. В документе отмечалось, что в рамках такого пересмотра было бы целесообразно подробно рассмотреть проблемы загрязнения, связанные с морским туризмом, которые будут определены в ходе СЭДА.

70. АСОК представила Информационный документ IP004 «Загрязнение прибрежной среды углеводородами. Исследование случая загрязнения на острове Десепшн (Антарктика)», содержащий уточненную информацию о совместном мониторинге, организованном АСОК и Университетом Буэнос-Айреса (Институтом химической физики материалов, окружающей среды и энергетики) на острове Десепшн в 2001-2002 гг. В ходе мониторинга на некоторых прибрежных участках острова Десепшн были зарегистрированы измеримые концентрации углеводородов, и в документе рекомендовалось проведение систематического и эффективного мониторинга с целью оценки воздействий текущей деятельности. Кроме того, в документе рекомендовалось проведение мониторинга в других районах Антарктики с высокой интенсивностью движения судов.

71. Новая Зеландия представила Информационный документ IP011 «Приложение VI к Протоколу по охране окружающей среды к Договору об Антарктике», содержащий обзор Приложения VI и описание сферы его применения, выгод и последствий.

72. Совещание рассмотрело предложения, сформулированные в нескольких документах и касавшиеся применения механизмов регулирования воздействий морского туризма, имеющих в рамках Приложения V к Протоколу. Некоторые делегации выразили озабоченность в связи с возможностью использования Приложения V для ограничения туризма или иных видов деятельности, однако было решено, что вопросы определения Особо охраняемых районов Антарктики (ООРА) и Особо управляемых районов Антарктики (ОУРА) целесообразно рассматривать в рамках более широкого стратегического подхода к регулированию туризма в общем контексте охраны окружающей среды. Решения об определении таких районов следует принимать в индивидуальном порядке с учетом положений Статей 3 и 4 Приложения V, касающихся определения ООРА и ОУРА. Было отмечено, что на территории ОУРА № 2 «Сухие долины МакМердо» выделена специальная туристическая зона, а в Плане управления ОУРА № 3 «Остров Десепшн» есть положения о регулировании туризма.

73. Совещание обсудило проблему возможных воздействий якорей туристических судов на уязвимые морские экосистемы (УМЭ), которая поднималась в Рабочем документе WP001. Как разъяснили некоторые делегации, долгосрочные научные исследования показали, что наиболее значительное воздействие на донную среду прибрежных морских районов оказывает трение айсбергов. По их мнению, обсуждение этого вопроса должно опираться на данные и четкие факты, а для принятия решения о необходимости каких-либо действий нужна дополнительная информация. При этом следует учитывать такой важный фактор, как необходимость постановки туристических судов на якорь для обеспечения их безопасности. Совещание согласилось с тем, что Комитету по охране окружающей среды стоит разработать рекомендации для КСДА в связи с возможной

необходимостью регулирования воздействий, обусловленных постановкой судов на якорь. Кроме того, был поднят вопрос о том, что якоря и цепи могут стать источниками интродукции неместных видов.

74. Совещание обсудило идею о том, чтобы предложить ИМО определить район действия Договора об Антарктике в качестве Особо чувствительного морского района (ОЧМР) с применением к этому району соответствующих механизмов – например, мер, связанных с составлением маршрутов, и определения районов, которых следует избегать – рассматривавшихся в документах WP001 и IP002. Ряд делегаций выразили поддержку этой идее, отметив при этом, что для определения ОЧМР потребуется огромная работа, а также подробное рассмотрение критериев и целей определения ОЧМР. Другие делегации подчеркнули, что любое предложение сначала должно проходить детальное рассмотрение на КСДА, включая обсуждение вопроса о том, можно ли добиться тех же результатов с помощью механизмов системы Договора об Антарктике или других защитных мер ИМО.

75. Совещание приветствовало оценку, представленную в документе WP008, как полезное обобщение взаимодействий морского туризма и окружающей среды Антарктики. Было отмечено, что поднятые вопросы должны решаться в рамках оценок воздействия туризма на окружающую среду и что такие оценки можно расширить, учитывая воздействия, выявленные в ходе научных исследований и мониторинга, а также возможность интродукции неместных видов через якоря.

76. *Рекомендация 11. Совещание рекомендовало соответствующим комитетам и группам КСДА (например, КООС и Рабочей группе по операционным вопросам) продолжить рассмотрение вопроса о том, каким образом результаты оценки экологических аспектов антарктического морского туризма и его воздействия на окружающую среду (WP008, Приложение А) можно использовать в качестве исходных материалов для обсуждения проблемы регулирования морского туризма и мореплавания в целом.*

77. Совещание обсудило предложение, сформулированное в документе WP010, о том, чтобы поручить КООС рассмотреть Приложение IV «Предотвращение загрязнения морской среды» в качестве следующего объекта поэтапного пересмотра Приложений к Протоколу. В целом, все согласились с тем, что необходимо уделить внимание выявлению пробелов в действующих положениях, касающихся загрязнения морской среды, однако некоторые делегации заявили о том, что на данном этапе они не хотят приступать к пересмотру еще одного Приложения. Совещание отметило, что оценка, содержащаяся в документе WP008, дает основу для анализа в рамках КООС общих вопросов, касающихся судоходства, что может способствовать получению информации для принятия возможного решения о необходимости пересмотра Приложения IV.

78. Что касается рекомендации документа IP003 относительно проведения анализа того, как ОВОС применяется к туризму, и совершенствования этого механизма, было отмечено, что ОВОС – это краеугольный камень Протокола по охране окружающей среды и что работа, проведенная на сегодняшний день в рамках КООС с целью изучения экологических аспектов и воздействий антарктического туризма, свидетельствует о наличии серьезных трудностей, связанных со сбором информации и данных для осуществления мер управления. Совещание согласилось с тем, что решения и рекомендации в области управления должны приниматься на основе самой лучшей имеющейся информации, и в этой связи приветствовало очень полезную информацию, содержащуюся в документе IP009, которая также может стать ценным вкладом в исследовательскую работу КООС. Кроме того, было предложено рассматривать информацию о морском туризме с учетом всех видов судоходства в Антарктике.

79. Совещание пришло к заключению, что в документе IP004 содержится полезный анализ конкретного случая мониторинга загрязнения прибрежной среды углеводородами, и приняло к сведению замечание АСОК о необходимости получения дополнительной научной информации о воздействиях туризма.

80. *Рекомендация 12. Совещание рекомендовало Сторонам и участникам неправительственной деятельности предоставлять пространственно-временные данные для проведения дальнейших исследований и обобщающих оценок, которые будут обсуждать КООС и КСДА..*

4) (b) Ответные действия в чрезвычайных ситуациях (Статья 15 Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике)

81. Франция привлекла внимание совещания к выводам документа WP003, где отмечалось отсутствие глобальной организации, которая могла бы координировать ответные действия в случае крупномасштабного загрязнения на территории Антарктики.

82. Совещание обсудило предложение, выдвинутое в документах WP001, WP005, WP006 и IP002, о том, что Сторонам следует рассмотреть возможность обмена информацией о планах действий в чрезвычайных ситуациях, подготовленных в соответствии со Статьей 15 Протокола с целью реагирования на инциденты, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на окружающую среду Антарктики. Совещание согласилось с тем, что такой обмен информацией будет полезен. По замечанию КОМНАП, его члены уже разработали руководство по составлению планов действий в чрезвычайных ситуациях, и многие планы находятся в Секретариате КОМНАП.

83. Рекомендация 13. В целях реагирования на инциденты, которые могут оказать неблагоприятное воздействие на окружающую среду Антарктики, Стороны Договора должны обмениваться информацией о планах действий в чрезвычайных ситуациях, составляемых во исполнение Статьи 15.

4) (b) (i) Ответные действия в случае нефтяного загрязнения и очистные работы

84. Новая Зеландия представила Рабочий документ WP005 «Разливы нефти в море в районе действия Договора об Антарктике. Природоохранные соображения, связанные с поведением разливов нефти и их возможными последствиями». В документе отмечалось, что разлив нефти в окружающих Антарктиду морях может существенно повлиять на целый ряд живых организмов и в зависимости от типа нефти может привести к долгосрочным воздействиям на береговую среду. Кроме того, в случае крупного разлива нефти в антарктических морях будет чрезвычайно трудно предпринимать ответные действия, и, если они будут предприняты, мобилизация сил, скорее всего, будет происходить медленно из-за логистических трудностей. Авторы документа дали рекомендации СЭДА, касающиеся скорейшего принятия обязательного Полярного кодекса для судов, эксплуатируемых в полярных водах, включая меры, направленные на снижение риска разливов нефти в море в районе действия Договора об Антарктике и конкретные меры регулирования перевозки топлива на борту судов.

85. Новая Зеландия также представила Рабочий документ WP006 «Ответные действия в случае разлива нефти», где рассматривались особые требования и ограничения, которые могут возникнуть в процессе осуществления ответных действий в случае разлива нефти в море в районе Договора об Антарктике. В документе были определены некоторые особенности, связанные с мерами реагирования на разлив нефти в Антарктике, а также ряд возможных вариантов ответных действий (от применения дисперсантов до обваловки). В документе рекомендовалась разработка плана действий на случай разлива нефти в районе Договора об Антарктике.

86. Совещание обсудило поднятую в ряде документов проблему механизма координации подготовки планов действий в чрезвычайных ситуациях и мер реагирования в случае крупного разлива нефти. Некоторые делегации отметили, что они уже сталкивались с крупными морскими авариями в других регионах мира, и подчеркнули необходимость заблаговременной разработки согласованных планов ответных действий, включая четкое определение вертикали управления. Совещание подтвердило, что разработка такого подхода для Антарктики – сложная задача, требующая детального рассмотрения. КОМНАП сообщил о том, что его члены уже разработали планы ответных действий для конкретных участков и несколько согласованных региональных планов ответных действий. Кроме того, есть ряд документов, где перечислены средства реагирования, которые имеются на станциях (например, Справочник полетной информации для Антарктики). Совещание отметило большое значение этого вопроса и, напомнив о том, что ИМО собирается ввести запрет на перевозку и использование тяжелых сортов нефти, согласилось с тем, что Рабочей группе КСДА по безопасности и операционным вопросам стоит обсудить факторы, которые, возможно, необходимо учитывать при осуществлении ответных действий в случае разлива нефти в море.

87. Что касается сформулированных в документе WP006 предложений о включении конкретных мер регулирования использования топлива в обязательный Полярный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах, совещание отметило связанные с этим трудности и, в частности, необходимость учета соображений безопасности. Участники согласились с тем, что следует просить ИМО рассмотреть вопрос о том, какие положения нужно включить в обязательный Полярный кодекс применительно к разливам нефти и охране окружающей среды в целом, особенно в свете ожидаемого запрета на использование и перевозку тяжелых сортов нефти.

88. Совещание согласилось с тем, что необходимо обратить внимание ИМО на огромное значение охраны окружающей среды и минимизацию загрязнения моря в районе действия Договора об Антарктике.

89. *Рекомендация 14. КСДА должно рассмотреть возможность разработки руководства по мерам реагирования в случае крупномасштабных разливов нефти в море в районе действия Договора об Антарктике.*

Тема 5. Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике.

90. Новая Зеландия представила Рабочий документ WP014 «Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике: возможные последствия для осуществления ответных действий в чрезвычайных экологических ситуациях». Авторы документа рекомендовали Сторонам обсудить последствия осуществления ответных действий в случае чрезвычайных экологических ситуаций в районе действия Договора об Антарктике, созданных туристическими судами, плавающими под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике.

91. Совещание отметило, что под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике ходит значительная часть судов туристического флота (около 50 процентов). Это является потенциальной проблемой для системы Договора об Антарктике с учетом требований осуществления ответных действий в чрезвычайной ситуации, сформулированных в Протоколе, и обязательств оператора в рамках еще не имплементированного Приложения по материальной ответственности (Приложение VI). Совещание подчеркнуло возможность возникновения разрыва в цепочке обязательств в случае, если туристическая компания, осуществляющая деятельность в Антарктике, использует судно, плавающее под флагом государства, не являющегося Стороной Договора об Антарктике.

92. МААТО отметила, что обязательства, вытекающие из Приложения по материальной ответственности, должны обеспечиваться страхованием судна, которое должно покрывать материальную ответственность судна за всех, кто с ним связан (в том числе, оператора). МААТО также отметила, что, возможно, Стороне, которая выдает разрешение, стоит запрашивать разъяснение у каждого конкретного оператора, и приветствовала продолжение дискуссий по этому вопросу.

93. Многие Стороны сообщили о том, что в настоящее время они разрабатывают внутреннее законодательство для имплементации Приложения по материальной ответственности, согласно которому обязательства будут возлагаться на оператора. Стороны могут узнавать друг у друга, как обеспечить, чтобы их внутреннее законодательство предусматривало обязательства, вытекающие из Приложения по материальной ответственности. Когда это законодательство вступит в силу, нужно будет проследить за тем, чтобы операторы знали о своих обязательствах.

94. Совещание приветствовало дальнейшее обсуждение на XXXIII КСДА вопроса об имплементации Приложения по материальной ответственности во внутреннее законодательство.

Тема 6. Сотрудничество КСДА с Международной морской организацией и Международной гидрографической организацией.

95. Австралия представила Рабочий документ WP009 «Совершенствование координации предложений, направляемых Сторонами Договора об Антарктике в ИМО». В документе говорилось о

том, что КСДА и связанные с ним совещания являются главным форумом для решения вопросов, относящихся к Антарктике, включая вопросы, касающиеся судоходства в Антарктике. При этом совещание подтвердило также роль ИМО в обеспечении безопасности судоходства и охране окружающей среды антарктического региона. Австралия предложила Сторонам определить простые способы, используя которые, Стороны Договора смогут отслеживать, обсуждать и при необходимости координировать свои позиции в отношении предложений, направленных КСДА на рассмотрение ИМО, по мере их прохождения через различные инстанции ИМО. Например, Сторона, которая внесла предложение на КСДА, могла бы информировать Стороны Договора о том, как продвигается обсуждение этого предложения в рамках ИМО.

96. МГО представила Информационный документ IP014 и рассказала о сотрудничестве КСДА и МГО на сегодняшний день. Авторы документа отметили, что МГО принимает участие в работе КСДА с 1989 г., и просили СЭДА рассмотреть вопрос об участии представителя КСДА в будущих совещаниях МГО/ГКА.

97. Представляя Рабочий документ WP009, Австралия отметила, что КСДА играет важную роль в регулировании деятельности на море и является самым подходящим форумом для решения антарктических проблем. Австралия отметила также важную роль ИМО и подчеркнула необходимость эффективной координации действий ИМО и КСДА. Как было указано в документе, в прошлом КСДА уже направляло вопросы на рассмотрение ИМО, и, вероятно, эта практика будет продолжена.

98. Австралия предложила участникам совещания продолжить рассмотрение вопросов, касающихся Антарктики, в рамках ИМО. В частности, она предложила, чтобы Сторона Договора, которая внесла какое-либо предложение на рассмотрение КСДА, брала на себя ответственность и отслеживала ход обсуждения этого предложения в ИМО и сообщала КСДА о развитии событий в ИМО.

99. Совещание отметило, что взаимодействие КСДА и ИМО приобретает все большее значение, особенно в связи с разработкой обязательного Полярного кодекса. Стороны поблагодарили ИМО за участие в этом совещании и призвали ИМО в дальнейшем принимать участие в работе КСДА. Было также решено, что Стороны должны и в дальнейшем координировать действия со своими представителями в ИМО в Лондоне и привлекать своих экспертов в ИМО к участию в будущих КСДА. Австралия предложила пригласить ИМО на следующее КСДА, чтобы ИМО сообщила о сроках и ходе работы над подготовкой обязательного Полярного кодекса, прежде всего, о сроках представления документов.

100. Некоторые Стороны отметили трудности координации действий с ИМО, особенно те трудности, которые связаны с темпами работы ИМО, и предложили доработать документ WP009, чтобы в нем было указано, каким образом и когда должна осуществляться такая координация. Председатель предложил Австралии уточнить Рабочий документ WP009 и представить его на XXXIII КСДА.

101. Рекомендация 15. Совещание согласилось с тем, что в определенных случаях Сторонам Договора об Антарктике полезно более тесно координировать свои действия в связи с рассмотрением вопросов, касающихся Антарктики, в рамках ИМО, и отметило, что XXXIII КСДА должно обсудить механизмы такой координации.

102. Рекомендация 16. Признавая целесообразность присутствия ИМО на этом совещании, а также ценный вклад представителей ИМО в его работу, участники совещания призвали ИМО принять участие в следующем КСДА. Они рекомендовали XXXIII-му КСДА продолжить рассмотрение путей развития рабочего сотрудничества между КСДА и ИМО.

103. Совещание согласилось с тем, что МГО/ГКА следует приглашать на ежегодные КСДА для представления доклада о положении дел с проведением гидрографических исследований и производством морских карт Антарктики. Стороны также решили, что, по мере возможности, представитель КСДА должен присутствовать на совещаниях МГО/ГКА. Однако некоторые Стороны отметили серьезные ресурсные ограничения, мешающие участию в совещаниях МГО/ГКА. Стороны согласились с тем, что, когда совещания МГО/ГКА будут проводиться в стране, которая также

является одной из Консультативных сторон, эта Консультативная сторона должна присутствовать на совещании ГКА.

104. Рекомендация 17. Следует продолжить практику приглашения ГКА/МГО на ежегодные КСДА для представления доклада о положении дел с проведением гидрографических исследований в Антарктике и производством карт морских районов Антарктики. Стороны также согласились с тем, что по мере возможности, КСДА должно быть представлено на совещаниях ГКА/МГО. Если совещание ГКА/МГО проводится в стране, которая является одной из Консультативных сторон, то эта Консультативная сторона должна рассматривать вопрос о своем участии в совещании ГКА.

3. Приложения

Приложение 1. Решение 7 (2009)

Решение 7 (2009)

Совещание экспертов «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике»

Представители

Принимают следующее решение:

1. Созвать Совещание экспертов для обсуждения вопросов, касающихся регулирования морского туризма в районе действия Договора об Антарктике, которое должно состояться в Веллингтоне (Новая Зеландия) в период 9-11 декабря 2009 г.
2. Поручить Совещанию экспертов рассмотреть следующие темы:
 - Тенденции развития морского туризма в районе действия Договора об Антарктике в течение последних 10 лет, включая морские инциденты, и прогнозы на будущее.
 - Разработки в рамках Международной морской организации, касающиеся морского туризма в районе действия Договора об Антарктике
 - Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике:
 - Безопасность на море в районе действия Договора об Антарктике:
 - Предупреждение морских инцидентов в районе действия Договора об Антарктике
 - Проектирование и конструкция судов, безопасная эксплуатация судов
 - Гидрография и картография
 - Контроль государством порта
 - Морские поисково-спасательные операции
 - Охрана окружающей среды Антарктики:
 - Защитные механизмы
 - Воздействия морского туризма на Южный океан
 - Ответные действия в чрезвычайных ситуациях (Статья 15 Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике)
 - Ответные действия в случае нефтяного загрязнения и очистные работы
 - Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике
 - Сотрудничество КСДА с Международной морской организацией и Международной гидрографической организацией
3. Рекомендовать представителям Консультативных сторон принять участие в Совещании и пригласить экспертов Неконсультативных сторон, Совета управляющих национальных антарктических программ (КОМНАП), Международной ассоциации антарктических туристических операторов (МААТО), Коалиции по Антарктике и Южному океану (АСОК), Международной морской организации (ИМО), Всемирной туристической организации (ВТО), Всемирного союза охраны природы (МСОП), Международной гидрографической организации (МГО), Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП) и морских спасательно-координационных центров (МСКЦ), особенно тех Сторон, которые отвечают за поисково-спасательные операции в районе действия Договора об Антарктике.

4. В соответствии с Рекомендацией IV-24 просить Новую Зеландию представить отчет об этом Совещании экспертов на рассмотрение XXXIII КСДА.

Приложение 2. Список участников

ДЕЛЕГАЦИЯ	Ф.И.О.		ROLE	АДРЕС ЭЛ.ПОЧТЫ
СЕКРЕТАРИАТ ДОГОВОРА ОБ АНТАРКТИКЕ	Д-р Манфред Райнке Reinke, Dr. Manfred		Executive Secretary Antarctic Treaty Secretariat	manfred.reinke@ats.aq
КОАЛИЦИЯ ПО АНТАРКТИКЕ И ЮЖНОМ ОКЕАНУ	Г-н Рикардо Роура Roura, Mr. Ricardo	<i>Глава делегации</i>	Senior ASOC advisor	ricardo.roura@worldonline.nl
	Капитан Роберт Грэм Graham, Capt. Robert		Ice Pilot	ragraham@xtra.co.nz
	Д-р Сайан (Джудит) Прайор Prior, Dr (Judith) Slan		ASOC Advisor / IMO Coordinator	sianprior9@hotmail.com
	Г-жа Карен Скотт Scott, Ms Karen		Senior Lecturer, School of Law, University of Canterbury.	Karen.Scott@canterbury.ac.nz
АРГЕНТИНА	Г-н Ариэл Манси Mansi, Mr Ariel	<i>Глава делегации</i>	Director General de Asuntos Antárticos, Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto	rpc@mrecic.gov.ar
	Капитан Рубен Лопес Франко Lopez Franco, Captain Ruben		Maritime SAR Service, Argentine Navy	rjlopezfranco@hotmail.com
	Г-н Педро Маротта Marotta, Mr Pedro		First Secretary Embassy of Argentina in New Zealand	ambass.assistant@arg.org.nz
АВСТРАЛИЯ	Г-жа Лин Мэддок Maddock, Ms Lyn	<i>Глава делегации</i>	Director, Australian Antarctic Division	lyn.maddock@aad.gov.au
	Г-н Колин Барр Barr, Mr Colin		Manager Planning & Business Support, Australian Maritime Safety Authority	colin.barr@amsa.gov.au
	Г-н Брэд Гроувз Groves, Mr Brad		Acting Deputy Chief Executive Officer, Australian Maritime Safety Authority	brad.groves@amsa.gov.au
	Г-н Дон Макинтайр McIntyre, Mr Don		International Association of Antarctica Tour	icebound@ozemail.com.au

			Operators	
	Г-н Юэн МакАйвор McIvor, Mr Ewan	<i>Заместитель Сопредседат елей</i>	Senior Environmental Policy Officer, Australian Antarctic Division	Ewan.Mcivor@aad.gov.au
	Г-н Эдвард Палмизано Palmisano, Mr Edward		Department of Foreign Affairs and Trade	edward.palmisano@dfat.gov.au
	Д-р Филлип Трейси Tracey, Dr Phillip		Senior Policy Adviser, Australian Antarctic Division	Phillip.Tracey@aad.gov.au
КОМНАП	Г-жа Мишель Роган-Финнемор Rogan-Finnemore, Michelle	<i>Глава делегации</i>	Executive Secretary, COMNAP	michelle.finnemore@COMNAP.aq
ЧИЛИ	Г-жа Мария Луиза Карвальо Carvalho, Ms. María Luisa	<i>Глава делегации</i>	Head of Antarctic Division, Ministry of Foreign Affairs	mlcarvalho@minrel.gov.cl
	Г-н (лейтенант) Эдуардо Идалго Hidalgo, CF (LT) Mr. Eduardo		Oficial experto en temas marítimos del Estado Mayor, Armada de	ehidalgoa@armada.cl
	Г-н (лейтенант) Марко Риффо Riffo, CF (LT) Mr. Marco		Jefe Servicio Búsqueda y Salvamento Marítimo en, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	mriffo@directemar.cl
	Г-н (лейтенант) Виктор Руис Ruiz, C.N. (LT) Mr. Víctor		Jefe Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo MRCC, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	vrui@directemar.cl
	Г-н Карлос Салгадо Salgado, Mr. Carlos	<i>Заместитель Сопредседат елей</i>	Subjefe Tecnologías de Información y, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, DIRECTEMAR	csalgado@directemar.cl
	Г-н Хорхе Валенсуэла Valenzuela, Mr Jorge		Second Secretary, Embassy of Chile in New Zealand	jvalenzuela@embЧили.co.nz
КИТАЙ	Г-н Хайбо Гоу Gou, Mr Haibo	<i>Глава делегации</i>	Division Director of the Department of Treaty and Law,	gou_haibo@mfa.gov.cn

			Ministry of Foreign Affairs	
	Г-н Илинъ Ву Wu, Mr Yilin		First Secretary, Chinese Embassy in New Zealand	science@chinaembassy.org.nz
	Г-н Хуэй Се Xie, Mr Hui		Consultant, Maritime Safety Administration	xiehui@msa.gov.cn
ФРАНЦИЯ	Г-н Эммануэль Рюйлар Reuillard, Mr Emmanuel	<i>Глава делегации</i>	French Southern and Antarctic Administration	emmanuel.reuillard@taaf.fr
ГЕРМАНИЯ	Д-р (г-жа) Херата Хайке Herata, Dr., Ms Heike	<i>Глава делегации</i>	Head of section "Protection of the Antarctic", Federal Environment Agency	heike.herata@uba.de
	Д-р Юрген Холфорт Holfort, Dr Jürgen,		Head of the German Ice Service, Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	juergen.holfort@bsh.de
МЕЖДУНАРОД НАЯ АССОЦИАЦИЯ АНТАРКТИЧЕС КИХ ТУРИСТИЧЕС КИХ ОПЕРАТОРОВ	Г-н Стивен Уэллмейер Wellmeier, Mr. Stephen	<i>Глава делегации</i>	IAATO Executive Director	swellmeier@MAATO.org
	Г-н Дэйв Боуэн Bowen, Dave		IAATO Delegate	dave@heritage-expeditions.com
	Д-р Ким Кросби Crosbie, Dr. Kim		IAATO Environmental Operations Director	kimcrosbie@MAATO.org
	Г-н Ричард Ивенхенд Evenhand, Richard		IAATO Marine Committee	richard.evenhand@vships.com
	Г-н Натан Расс Russ, Nathan		IAATO Delegate	nathan@heritage-expeditions.com
	Г-жа Эрика Викандер Wikander, Erica		IAATO Executive Committee	ericawikander@aol.com
МЕЖДУНАРОД НАЯ ГИДРОГРАФИ ЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИ Я	Г-н Уго Горсилля Gorziglia, Mr Hugo	<i>Глава делегации</i>	Director International Hydrographic Bureau	hgorziglia@ihb.mc
МЕЖДУНАРОД НАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИ Я	Д-р Хайке Деггим Deggim, Dr Heike	<i>Глава делегации</i>	Senior Technical Officer, IMO	hdeggim@imo.org
ИТАЛИЯ	Его Превосходительс тво Джоакино	<i>Глава делегации</i>	Ambassador of Italy Italian Embassy	Ambasciata.wellington@esteri.it

	Трицино Trizzino, HE Gioacchino			
ЯПОНИЯ	Г-жа Массами Фуджимото Fujimoto, Ms Masami	<i>Глава делегации</i>	Official, Global Environment Division, Ministry of Foreign Affairs	masami.fujimoto@mofa.go.jp
НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ	Г-н Тревор Хьюз Hughes, Mr Trevor	<i>Глава делегации</i>	Head, Antarctic Policy Unit, Ministry of Foreign Affairs and Trade	trevor.hughes@mfat.govt.nz
	Г-н Эрик Барнс Barnes, Mr Erik		Manager Antarctic Programme, Antarctica New Zealand	e.barnes@antarcticanz.govt.nz
	Г-н Грэм Блик Blick, Mr Graeme		National Geodesist, Land Information New Zealand	gblick@linz.govt.nz
	Г-н Невилл Чинг Ching, Neville		Contracts Manager, National Institute of Water & Atmospheric Research (NIWA)	n.ching@niwa.co.nz
	Г-н Найджил Клиффорд Clifford, Mr Nigel		General Manager, Safety Services, Maritime New Zealand	nigel.clifford@maritimenz.govt.nz
	Г-н Саймон Куброу Coubrough, Mr Simon		Environmental Analyst, Maritime New Zealand	simon.coubrough@maritimenz.govt.nz
	Г-жа Кэролин Форсит Forsyth, Ms Caroline	<i>Сопредседатель</i>	Deputy Secretary, Ministry of Foreign Affairs and Trade	charlotte.williams@mfat.govt.nz
	Д-р Нил Гилберт Gilbert, Dr Neil		Environmental Manager, Antarctica New Zealand	n.gilbert@antarcticanz.govt.nz
	Г-н Эдам Гринленд Greenland, Adam		National Hydrographer, Land Information New Zealand	agreenland@linz.govt.nz
	Д-р Элан Хеммингс Hemmings, Dr Alan		Associate Professor, Gateway Antarctica, University of Canterbury	ah30184@bigpond.net.au
	Г-н Иан Ланкастер Lancaster, Mr Ian		Manager International Relations, Maritime New Zealand	ian.lancaster@maritimenz.govt.nz
	Д-р Элисон Лейн Lane, Dr Alison		Environmental Analyst, Maritime New Zealand	alison.lane@maritimenz.govt.nz
	Д-р Джон Манселл Mansell, Dr John		Principal Maritime Advisor, Maritime New Zealand	jnk.mansell@maritimenz.govt.nz
	Г-н Ник Квинн		Group Manager,	nick.quinn@maritimenz.govt.nz

	Quinn, Mr Nick		Marine Pollution Response Services, Maritime New Zealand	ovt.nz
	Г-н Тара Росс-Уотт Ross-Watt, Mr Tara		Marine Environmental Analyst, Maritime New Zealand	tara.ross-watt@maritimenz.govt.nz
	Г-н Лу Сэнсон Sanson, Mr Lou		Chief Executive, Antarctica New Zealand	l.sanson@antarcticanz.govt.nz
	Г-н Дэррин Шоу Shaw, Mr Darryn		Fleet Manager, Sanford Ltd	dshaw@sanford.co.nz
	Г-н Фред Смитс Smits, Mr Fred		General Manager, NIWA Vessel Management	f.smits@niwa.co.nz
	Г-жа Аманда Веркоу Vercoe, Ms Amanda	<i>Главный рапортер</i>	Antarctic Policy Unit, Ministry of Foreign Affairs and Trade	amanda.vercoe@mfat.govt.nz
	Г-н Джеймс Уокер Walker, Mr James	<i>Секретарь совещания</i>	Antarctic Policy Unit, Ministry of Foreign Affairs and Trade	james.walker@mfat.govt.nz
	Д-р Майк Уильямс Williams, Dr Mike		Scientist, National Institute for Water and Atmospheric Research (NIWA)	m.williams@niwa.co.nz
	Г-н Дэвид Уилсон Wilson, Mr David		Search And Rescue Officer, Rescue Coordination Centre New Zealand	david.wilson@maritimenz.govt.nz
НОРВЕГИЯ	Г-н Стейн Розенберг Rosenberg, Mr. Stein	<i>Глава делегации</i>	Senior Advisor, Ministry of Foreign Affairs	stro@mfa.no
	Г-н Йенс Хеннинг Кефед Koefoed, Mr Jens Henning		Senior Advisor, Norwegian Maritime Directorate	JHK@sjofartsdir.no
	Д-р Улаф Урхейм Orheim, Dr. Olav	<i>Сопредседатель</i>	Chair Senior Advisor, Research Council of Norway	oo@rcn.no
	Г-жа Тунье Сунд Sund, Ms Tonje		Assistant Director General, Norwegian Ministry of Trade and Industry	tonje.sund@nhd.dep.no
ПЕРУ	Г-н Луис Виванко Vivanco, Mr Luis	<i>Глава делегации</i>	Minister Counsellor, Embassy of Peru	lvivanco@embassyofperu.org.nz
РОССИЯ	Г-н Василий Титушкин Titushkin, Mr Vasily	<i>Глава делегации</i>	Head of Division, Legal Department, MFA of Russia	vtitushkin@mid.ru
	Г-н Александр Ким Kim, Mr		Embassy of the Russian Federation in New Zealand	info@rus.co.nz

	Alexander			
	Г-н Андрей Корнюхин Korniyukhin, Mr Andrey		Embassy of the Russian Federation in New Zealand	info@rus.co.nz
	Д-р Валерий Лукин Lukin, Dr Valery		Director, Russian Antarctic Expedition	lukin@aari.nw.ru
ЮЖНАЯ АФРИКА	Капитан Карл Отто Otto, Capt. Karl	<i>Глава делегации</i>	Exec. Head: Centre for Sea Watch & Response, South African Maritime Safety Authority (SAMSA)	kotto@samsa.org.za
ИСПАНИЯ	ЕГО Превосходительство г-н Маркос Гомес-Мартинес Gomez-Martinez, HE Mr Marcos	<i>Глава делегации</i>	Ambassador of Spain Embassy of Spain	emb.wellington@maec.es
	Г-н Эмилио Перес де Агреда-Саес Perez de Agreda - Saez, Mr Emilio		Deputy Head of Mission of the Embassy of Spain	emb.wellington@maec.es
ШВЕЦИЯ	Д-р Улле Меландер Melander, Dr Olle	<i>Глава делегации</i>	Senior Advisor, Swedish Polar Research Secretariat	olle.melander@polar.se
НИДЕРЛАНДЫ	Г-н Ян Энгел де Боер de Boer, Mr. Jan Engel	<i>Глава делегации</i>	Senior Legal Counsel, Ministry of Transport, Public Works and Water Management	jan.de.boer@minvenw.nl
ВЕЛИКОБРИТАНИЯ	Г-жа Джейн Рамбл Rumble, Ms. Jane	<i>Глава делегации</i>	Foreign and Commonwealth Office	jane.rumble@fco.gov.uk
	Г-н Роберт Боуман Bowman, Mr. Robert	<i>Заместитель Главы делегации</i>	Foreign and Commonwealth Office	rob.bowman@fco.gov.uk
	Г-н Роналд Аллен Allen, Mr. Ronald		Marine and Coastguard Agency (MCA)	Ronald.Allen@mcga.gov.uk
	Г-н Джон Холл Hall, Mr. John		British Antarctic Survey (BAS)	jhal@bas.ac.uk
	Д-р Джон Ширс Shears, Dr. John		British Antarctic Survey (BAS)	jrs@bas.ac.uk
США	Г-н Эван Блум Bloom, Mr. Evan	<i>Глава делегации</i>	Acting Director, U.S. Department of State	bloomet@state.gov
	Д-р Триша Бергманн Bergmann, Dr Trisha		National Oceanic and Atmospheric Administration	trisha.bergmann@noaa.gov
	Г-н Дэвид Эдвардс Edwards, Mr. David		International Search and Rescue, U.S. Coast Guard (CG-534)	david.l.edwards@uscg.mil
	Капитан 3-го		U.S. Coast Guard	benjamin.j.hawkins@uscg.mil

	ранга Бенджамин Хоукинс Hawkins, CDR Benjamin			g.mil
	Г-жа Айми Эссерт Hessert, Ms. Aimee		Environmental Protection Specialist, U.S. Environmental Protection Agency	hessert.aimee@epa.gov
	Д-р Полли Пенхейл Penhale, Dr Polly		Environmental Officer, National Science Foundation	ppenhale@nsf.gov
УРУГВАЙ	Г-н Альберто Фахардо Fajardo, Mr. Alberto	<i>Глава делегации</i>	Ambassador of Uruguay to New Zealand, Embassy of Uruguay	urucan@iimetro.com.au
ВСЕМИРНАЯ ТУРИСТИЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ВТО ООН)	Д-р Томас Бауэр Bauer, Dr. Thomas	<i>Глава делегации</i>	Long-term Collaborator, World Tourism Organization (UNWTO)	asia2@unwto.org

Приложение 3. Выступление на открытии совещания

КЭТРИН ТЕЙЛОР, ДИРЕКТОРА МОРСКОГО УПРАВЛЕНИЯ НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ

Я рада приветствовать всех вас в Веллингтоне. Очень приятно видеть здесь так много выдающихся экспертов по Антарктике и морским вопросам, многие из которых приехали издалека, чтобы вместе поработать над этой жизненно важной проблемой. На совещании присутствуют представители Сторон Договора об Антарктике, экологи и специалисты туристической индустрии. Все вы хотите одного – снизить вероятность экологической и гуманитарной катастрофы, которая может случиться, если в районе действия Договора об Антарктике произойдет авария на туристическом судне.

Вот уже несколько лет и Консультативное совещание по Договору об Антарктике, и Международная морская организация рассматривают деятельность пассажирских судов в Антарктике как одну из приоритетных проблем. В самых разных странах мира, осуществляющих морские перевозки, растет тревога по поводу рисков, с которыми сталкиваются корабли, плавающие южнее 60-й параллели южной широты, особенно ввиду стремительного роста числа посетителей, прибывающих в Антарктику по морю, и количества инцидентов с участием туристических судов, случившихся в Антарктике за последнее время.

Эти очень серьезные инциденты со всей очевидностью показали Сторонам Договора и ИМО, насколько уязвимы суда, плавающие в водах этого региона, перед лицом таких опасных факторов, как ледяной покров, экстремальные погодные явления, изоляция от остального мира и неполнота карт. Взаимодействуя друг с другом, эти факторы ставят под угрозу пассажиров и команду и увеличивают риск нанесения ущерба окружающей среде в случае аварии на судне.

Как страна, граничащая с Южным океаном и отвечающая за большой поисково-спасательный район в Антарктике, Новая Зеландия полностью осознает риски и проблемы, с которыми мы можем столкнуться, пытаюсь оказать помощь в случае аварии на судне в Южном океане. Заботясь о безопасности тех, кто отправляется в эти моря, мы провели целый ряд учебных поисково-спасательных операций, имитируя инцидент на судне, случившийся южнее 60-й параллели южной широты. Эти учения помогли нам лучше понять существующие трудности, а благодаря международному сотрудничеству мы смогли вместе со своими соседями разработать план поиска и спасения в этом регионе. Мы чрезвычайно рады тому, что вместе с нашими соседями из Австралии, Южной Африки, Чили и Аргентины участвуем в постоянной совместной работе, направленной на совершенствование координации действий и обмен знаниями и опытом между странами, отвечающими за поиск и спасание в Южном океане.

Новая Зеландия также полностью осознает угрозу, которую представляет для Антарктики возможный разлив нефти. Уникальные климатические, океанографические и экологические характеристики этого региона означают, что любой разлив нефти в Южном океане, особенно вблизи районов пакового льда или суши, может привести гибели многих диких животных, что будет иметь долгосрочные последствия. Принятие ответных мер в случае разлива нефти в Южном океане связано с трудностями, и поэтому предупреждение разливов, безусловно, является самым лучшим вариантом охраны окружающей среды Антарктики.

С этой целью Новая Зеландия вместе с другими членами ИМО приняла меры для того, чтобы выполнить просьбу Консультативного совещания по Договору об Антарктике о введении запрета на перевозку большого количества тяжелого мазута в районе действия Договора об Антарктике, поскольку совершенно ясно, что именно это топливо является наиболее опасным с точки зрения нанесения долгосрочного ущерба окружающей среде.

Несмотря на значительный прогресс в этом вопросе, самая большая работа еще впереди. Как организация, Морское управление Новой Зеландии делает все для спасения жизни людей на море, а

также для защиты морской среды от возможных разливов нефти. Как главный представитель Новой Зеландии в ИМО мы считаем предложение о разработке обязательного Полярного кодекса важной инициативой. Такой кодекс может значительно сократить риски аварий на судах, а в случае возникновения аварии минимизировать ее последствия с точки зрения людских потерь и воздействий на окружающую среду. Я уверена, что Полярный кодекс будет подробно обсуждаться на этом совещании и что результаты этого обсуждения могут быть использованы в качестве исходной информации при проведении более широкомасштабных дискуссий в ИМО, чтобы в кодексе были учтены уникальные условия южнополярного региона.

Меня радует развитие сотрудничества между Консультативным совещанием по Договору об Антарктике и ИМО. Я надеюсь, что это совещание укрепит связи между этими двумя организациями, поскольку только через ИМО такие правила могут быть распространены на широкий круг судов, а не только на суда, плавающие под флагами Сторон Договора об Антарктике. Очень важно, чтобы такие меры, как введение запрета на перевозку тяжелых сортов нефти и предлагаемый Полярный кодекс, распространялись на все суда, независимо от их флага. Это позволит минимизировать риск аварии, которая может оказать губительное воздействие на окружающую среду и людей.

Новая Зеландия – одна из стран, откуда корабли отправляются в Антарктику, и это ставит в центр внимания наши обязанности как государства порта, отвечающего за то, чтобы суда, отправляющиеся в антарктический регион, были пригодны для такого плавания. Новая Зеландия очень серьезно воспринимает эту ответственность, и мы будем инспектировать все суда, отправляющиеся в Антарктику, до того, как они выйдут в плавание.

Мы считаем, что у государств порта, откуда суда отправляются в Антарктику, есть возможность расширить сотрудничество друг с другом, чтобы гарантировать, что такие суда соответствуют международным требованиям безопасности на море и охраны окружающей среды. Инспекции судов играют важную роль в обеспечении безопасности судов в море и приобретут еще большее значение, когда будут разработаны и вступят в силу новые правила.

Я очень рада тому, что здесь было представлено большое число различных документов, и тому, что на этом историческом совещании собрались эксперты со всего мира, обладающие специальными знаниями и опытом в самых разных областях. Я верю, что вы способны добиться реального прогресса и сможете лучше понять опасности, которые грозят туристическим судам в Антарктике, и разработать отличные инициативы. Именно благодаря совместным усилиям Консультативного совещания по Договору об Антарктике, Международной морской организации и других международных организаций, которые здесь сегодня присутствуют, мы все сможем внести важный вклад в обеспечение большей безопасности пассажирских судов в Антарктике.

Желаю вам успехов в вашей работе в течение трех ближайших дней.

Приложение 4. Выступление Министра иностранных дел Новой Зеландии Его Превосходительства Мюррея МакКалли

На приеме в честь Совещания экспертов Договора об Антарктике «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике»

**Большой зал Парламента
9 декабря 2009 г.**

Дамы и господа, благодарю вас за то, что вы пригласили меня сегодня вечером, чтобы я мог сказать вам несколько слов.

Для большинства новозеландцев Антарктика – это место первозданной красоты, которое находится сразу за горизонтом.

Мы чувствуем ее присутствие во время зимних штормов, но лишь немногим из нас посчастливилось побывать там.

Однако величественная Антарктика – это также место великих трагедий.

Меньше двух недель назад Новая Зеландия отмечала 30-ю годовщину с момента гибели в Антарктике рейса TE 901, его пассажиров и экипажа.

Среди всех стран-участниц Договора об Антарктике Новая Зеландия понесла самые большие людские потери в результате катастрофы туристического самолета в Антарктике.

Мы твердо намерены больше никогда не допускать этого.

Я уверен, вы все знаете, что в тот же период отмечался еще один юбилей.

1 декабря 1959 г. представители 12 государств подписали в Вашингтоне Договор об Антарктике.

Участники Договора заявили о том, что в интересах всего человечества Антарктика должна и впредь «всегда использоваться исключительно в мирных целях».

Сегодня, пятьдесят лет спустя, Договор об Антарктике – образец успешного международного сотрудничества.

Мы отмечаем многие научные достижения мирового значения, начало которым положила Антарктика.

Никогда еще антарктическая наука не играла более важную роль, чем сегодня, помогая нам понять причины и последствия изменения климата.

Как и любое другое международное соглашение, Договор об Антарктике опирается на неизменную поддержку и активное участие всех стран, подписавших Договор.

В этой связи мне было очень приятно оказаться в Вашингтоне в апреле текущего года вместе с Государственным секретарем Хиллари Клинтон и министрами других Сторон Договора, когда мы еще раз подтвердили нашу приверженность целям и задачам Договора об Антарктике.

Тем не менее, перед системой Договора стоят многие нерешенные задачи.

Стороны Договора несут коллективную ответственность за регулирование деятельности человека в Антарктике, чтобы она была безопасной и оказывала минимальное воздействие на окружающую среду.

Меня очень тревожит тот факт, что, если мы не примем мер, в Антарктике может произойти серьезная морская авария с участием туристического судна, и мы столкнемся с гуманитарной и экологической катастрофой.

В течение трех последних лет в районе Договора об Антарктике сели на мель четыре туристических судна, а одно затонуло.

В действительности, гибель теплохода «Эксплорер» в 2007 г. была звонком будильника для Сторон Договора.

Нам повезло.

В этой аварии никто не погиб, однако то, что все обошлось без особо серьезных последствий – это скорее удача, а не следствие надлежащих мер регулирования.

Я отнюдь не считаю, что прекрасно разбираюсь во всех тонкостях таких событий.

Я не знаю, почему они произошли – то ли вследствие недостаточной строгости правил, то ли вследствие того, что правила не соблюдались, то ли в результате того и другого.

Однако я знаю, что гибель одного и посадка на мель четырех кораблей, которые произошли в течение трех лет в регионе с самой хрупкой и чувствительной природной средой на нашей планете – это не приемлемо.

Время ожидания, безусловно, истекло.

И теперь все вы – специалисты по антарктическим и морским вопросам, гидрографии и картографии, мерам реагирования в случае загрязнения и расчистке территории, поиску и спасанию и регулированию туристической деятельности – должны внести свой вклад.

Любые конструктивные шаги, которые вы предпримете в целях снижения вероятности гуманитарной и экологической катастрофы в результате аварии на туристическом судне в водах Антарктики, встретят активную поддержку правительства Новой Зеландии.

Я чрезвычайно рад тому, что вы проводите Совещание экспертов «Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике» здесь в Веллингтоне.

Совещание отличается высоким уровнем участия специалистов различных направлений, и, насколько мне известно, сегодня здесь было представлено много полезных документов.

Это свидетельствует о том, что все вы твердо намерены найти решения проблем.

Я с интересом буду следить за ходом совещания и хочу пожелать вам всяческих успехов в вашей работе.

Спасибо за внимание.

Приложение 5. Полный перечень документов совещания

Документ	Тема	Название	Кем представлен	
1	WP001	СЭДА 1	Совещание экспертов Договора об Антарктике “Регулирование морского туризма в районе действия Договора об Антарктике”. Общий обзор событий	Новая Зеландия
2	WP002	СЭДА 1	Изменение состояния морского льда вокруг Антарктики в прошлом и будущем	Новая Зеландия
3	WP003	СЭДА 3(b) / СЭДА 4(b)	Управление рисками для человека и окружающей среды в Антарктике	Франция
4	WP004	СЭДА 3(a)(ii)	Работа, осуществляемая Новой Зеландией в регионе моря Росса (Антарктика) в целях проведения гидрографических исследований и составления карт	Новая Зеландия
5	WP005	СЭДА 4(b)	Разливы нефти в море в районе действия Договора об Антарктике. Природоохранные соображения, связанные с поведением разливов нефти и их возможными последствиями	Новая Зеландия
6	WP006	СЭДА 4(b)(i)	Ответные действия в случае разлива нефти	Новая Зеландия
7	WP007	СЭДА 3(a)(iii)	Предложение об усилении контроля государства порта над туристическими судами, отправляющимися в Антарктику	Новая Зеландия
8	WP008	СЭДА 4(a)	Экологические аспекты антарктического морского туризма	Австралия
9	WP009	СЭДА 6	Совершенствование координации предложений, направляемых Сторонами Договора об Антарктике в ИМО	Австралия
10	WP010	СЭДА 4(a)	Анализ Приложения IV к Протоколу «Предотвращение загрязнения морской среды»	Австралия
11	WP011	СЭДА 3(b)	Развитие сотрудничества между МСКЦ и национальными антарктическими программами	Новая Зеландия
12	WP012	СЭДА 3(a)(i)	Антарктическая программа “Поляр Вью”. Использование данных спутниковых наблюдений для повышения безопасности и эффективности плавания по морским трассам при наличии ледяного покрова	Великобритания
13	WP013	СЭДА 3(b)	Рекомендации относительно сокращения факторов риска, оказывающих влияние на безопасность человеческой жизни, с учетом роста морского туризма в Антарктике в течение последнего десятилетия	Чили
14	WP014	СЭДА 5	Суда, плавающие под флагами государств, не являющихся Сторонами Договора об Антарктике: возможные последствия для осуществления ответных действий в чрезвычайных экологических ситуациях	Новая Зеландия
15	WP015	СЭДА 3(b)	Рост числа инцидентов с участием антарктических туристических судов. Общий обзор ситуации и предлагаемый план действий	Аргентина
16	IP001	СЭДА 1 / СЭДА 4(a) (i)	Морской антарктический туризм и инспекции в рамках Статьи VII Договора об Антарктике и Статьи 14 Протокола по охране окружающей среды	АСОК
17	IP002	СЭДА 1	Морской туризм в Антарктике: перспективы регулирования судоходства	АСОК
18	IP003	СЭДА 4(a)	Как добиться значительного прогресса в разработке стратегического подхода к	АСОК

Документ	Тема	Название	Кем представлен
		регулированию антарктического туризма	
19	IP004 СЭДА 1 / СЭДА 4(a)(i)	Загрязнение прибрежной среды углеводородами. Исследование случая загрязнения на острове Десепшн (Антарктика)	АСОК
20	IP005 СЭДА 2/ 3(a)(i)	Международные требования к судам, плавающим в полярных водах	ИМО
21	IP006 СЭДА 3(a)(i)	Проект Резолюции Ассамблеи «Руководство для судов, эксплуатирующихся в полярных водах	ИМО
22	IP007 СЭДА 1	Краткое описание антарктического морского туризма, составленное МААТО. Окончательные статистические данные за сезон 2008-09 гг. и пересмотренные оценки на сезон 2009-10 гг. Прогноз тенденций на период до сезона 2012-13 гг.	МААТО
23	IP008 СЭДА 3(a)(i)	Действия МААТО и рекомендации операторам туристических судов, направленные на повышение безопасности на море	МААТО
24	IP009 СЭДА 1 / СЭДА 4(a)	Пространственная структура движения туристических судов в регионе Антарктического полуострова	США
25	IP010 СЭДА 3(b)	Координация поисково-спасательных операций и ответные действия в Антарктике. Дискуссии на семинаре	КОМНАП
26	IP011 СЭДА 4(a)	Приложение VI к Протоколу по охране окружающей среды к Договору об Антарктике	Новая Зеландия
27	IP012 СЭДА 1	Заключительный отчет Совещания экспертов Договора об Антарктике: Руководство по судоходству и сопутствующей деятельности в Антарктике (первоначально был представлен в виде Рабочего документа WP26 на XXIV КСДА)	Великобритания
28	IP013 СЭДА 3(a)(ii)	Гидрография и картография	МГО
29	IP014 СЭДА 6	Сотрудничество КСДА и МГО	МГО
30	IP015 СЭДА 1	Отчет возобновленной Межсессионной контактной группы по вопросам, касающимся пассажирских судов, плавающих в водах Антарктики	Норвегия
31	IP016 СЭДА 1	Замечания по поводу морского туризма в Антарктике	ВТО