



МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение

высшего образования

«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра геоэкологии и природопользования полярных областей

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

магистерская диссертация

На тему Экологические риски транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путём.

Исполнитель Акимова Ирина Андреевна
(фамилия, имя, отчество)

Руководитель кандидат исторических наук, доцент
(ученая степень, ученое звание)

Харлампьева Надежда Климовна
(фамилия, имя, отчество)

«К защите допускаю»

Заведующий кафедрой

доктор географических наук, профессор

Макеев Вячеслав Михайлович

«17» июня 2016г.

Санкт–Петербург

2016

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ**
**федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования**
**«РОССИЙСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
Кафедра геоэкологии и природопользования полярных областей

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

(магистерская диссертация)

На тему Экологические риски транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путём.

Исполнитель Акимова Ирина Андреевна

Руководитель к.и.н., доцент Харлампьева Надежда Климовна

«К защите допускаю»

Заведующий кафедрой_____

Кандидат географических наук

профессор Макеев Вячеслав Михайлович.

«__»_____2016г.

Санкт-Петербург

2016

Оглавление

Введение.....	2
Глава 1. Теоретико-методологическое обоснование исследования.....	10
1.1 Особенности понятийного аппарата «Северный морской путь».....	10
1.2 Типы и виды экологических рисков как элемент формирования основ экологической безопасности.....	22
1.3 Виды международных транзитных грузов.....	32
Глава 2. Политико-правовые вопросы создания основ управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов.....	43
2.1 Основы управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов.....	43
2.2 Органы управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов.....	55
Глава 3. Практика транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путём.....	63
3.1 Роль и место СМП в транспортировке международных транзитных грузов.....	63
3.2 Политика по экологической безопасности РФ и транспортировке международных транзитных грузов.....	69
3.3 Совершенствование механизма координации и регулирования рисков при транспортировке международных транзитных грузов через СМП.....	73
Заключение.....	82
Список использованной литературы.....	90
Приложения.....	101

Введение

Navigare necesse est, vivere non est – «мореплаванием заниматься необходимо, жить – не обязательно». Говорят, что в 67 г. до н.э. Помпей бросил эти жестокие слова в лицо капитанам римских зерновозов, которые опасаясь пиратов, не решались следовать распоряжению сената и вывести свой транспорт в море¹. С тех пор судоходство диктует развитие узловых пунктов мировой экономики, занимая существенное место в политической и социальной жизни общества, стран и мира.

В начале XXI века Северный Ледовитый океан претендует стать одной из трасс морских перевозок. Российская Федерация, имеющая огромные морские пространства в Арктике, является ведущей державой по строительству атомных ледоколов, способных доставлять морские грузы в разные страны мира по самой труднодоступной трассе мира – по Северному морскому пути. Российская Федерация, имея огромный опыт по морскому судоходству, переживая разные годы трудностей обустройства социально-экономической ситуации на Севере, из года в год наращивает стратегическое присутствие в Арктике. Вместе с тем, возрастает интерес к развитию экономического потенциала Арктики в мире. Растет степень экологических рисков жизнеобеспечения в холодной части мира. В этой связи возрастает роль научных знаний в изучении и предотвращении возможных рисков, особенно, в формировании политико-правовых вопросов на стадии актуализации имеющихся проблем. К ним можно отнести экологические риски транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путем.

¹ Лебе К. Метрополии морей /перевод с немецкого/ – М.: Прогресс, 1982. – С. 86.

Последовательное значительное уменьшение ледового покрова на акватории Северного морского пути (далее - СМП) в период с 2002 по 2012 года, стало причиной повышенного интереса к маршруту со стороны получателей и отправителей грузов в Европе и Азии. Этот интерес объясняется довольно просто – очевидны дистанционные преимущества СМП перед конкурентами Суэцким каналом и канадским Северо-Западным проходом, время следования судов из Шанхая в Роттердам в среднем сокращается на две недели – расстояние по СМП меньше на 4444 км², а согласно прогнозу Министерства природных ресурсов Канады: «Из-за потепления климата сезон таяния льдов станет более продолжительным, в результате через Канадский Арктический архипелаг в Северо-Западный проход начнут поступать отколовшиеся глыбы многолетнего льда, а значит, опасность для навигации не уменьшится»³. К тому же, когда Суэцкий и Панамский каналы почти достигли предела своей пропускной способности, а межконтинентальные океанские пути могут оказаться блокированными террористами, СМП становится приоритетным в межконтинентальных транспортных связях.

Северный морской путь (См. Приложение 1, **Ошибка! Источник ссылки не найден.Ошибка! Источник ссылки не найден.Рисунок 0.1Ошибка! Источник ссылки не найден.**) является стержнем арктической морской транспортной системы⁴ (АМТС), как говорится в Основах

² Пэрис К. Китайские контейнеровозы осваивают Северный морской путь [Текст] : ежед. америк. дел. газета / уч.-редитель News Corporation. — 2013, август № 185 (6). — 2,1 млн экз.

³ Byers M. Who Owns the Arctic? Understanding Sovereignty Disputes in the North [Текст] : монография / уч.-редитель «Douglas & McIntyre», 2013. // URL: http://w3.fmp.msu.ru/assets/files/vestnik/2011/2/BYERS_2_2011.pdf (дата обращения 13.05.2016)

⁴ РФ. Законы. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу [Электронная база данных] : [федер. программа : утв. Президентом РФ 18.09.2008 N Пр-1969. : по состоянию на 2 апр. 2016 г.]. — Проф. юрид. системы «Техэксперт» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/902149373> (дата обращения 12.12.2015)

государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года⁵ и дальнейшую перспективу будет использован в качестве «национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике». Под арктической морской транспортной системой понимается *совокупность объектов и факторов, обеспечивающих морские перевозки в акваториях от Баренцева до Чукотского морей*⁶, в общем виде арктическая транспортная система с перспективным блоком показана в Приложении 1, **Ошибка! Источник ссылки не найден.Ошибка! Источник ссылки не найден.**Рисунок 0.2.

Функционирование любого из объектов АМТС сопряжено с экологическими рисками, спектр которых очень широк и, прежде всего, зависит от типа перевозимого груза и технического состояния судна.

СМП со времен СССР использовался в качестве способа организации северного завоза в труднодоступные районы Сибири и Дальнего Востока. В годы Второй мировой войны в его западной части были организованы полярные конвои, призванные защитить транспортные суда, доставлявшие в рамках программы ленд-лиза важные военные материалы в СССР. Далее по большей части функционировала только восточная часть пути в короткий период летней навигации – август и/или сентябрь. Известны также случаи транспортировки отработанного ядерного топлива трассами СМП⁷.

⁵ Там же, часть 2, пункт 4

⁶ Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман. В. А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // Модернизация. Инновации. Развитие, стр. 4–11 [Текст] : научно.-практич. журн. / печать ООО «Коломенская типография». — ISSN 2079-4665. 2014, № 4. — 1000 экз.

⁷ Кашка М. презентация «Создание регионального центра перегрузки ОЯТ на ФГУП «Атомфлот» // ФГУП «Атомфлот» URL: [//www.iaea.org/3.7_Kashka_Atomflot_Regional_SNF_Centre_Rus.pdf](http://www.iaea.org/3.7_Kashka_Atomflot_Regional_SNF_Centre_Rus.pdf) (дата обращения 13.10.2015)

Для обеспечения безопасного прохода по СМП не атомных судов Россия использует ледоколы с ядерной энергетической установкой, что диверсифицирует экологические риски, и в случае аварии каравана судов, может стать причиной ядерно-углеводородного загрязнения. На сегодня проход по трассам СМП обеспечивают шесть атомных ледоколов, самому возрастному из которых 30 лет. Также, с наращиванием боевой мощи подводного атомного флота, увеличилось присутствие под арктическими льдами субмарин, использующих атомное топливо.

Уменьшение площади морей, покрытой льдом, открыло и другие горизонты перед Россией. В последние 10 лет, на базе стабильно высоких цен на углеводороды, появилась возможность значительно продвинуться на Север в освоении новых месторождений. По данным Американского геологического агентства⁸ около 30 % мировых запасов углеводородов залегают на шельфовой части Северного ледовитого океана. Добыча нефти медленно переходит из надводного, материкового положения в подводное, а восемь месяцев году с ним суммируется подлёдная составляющая.

Вместе с увеличением интереса в мире к арктическому региону растёт также количество стран, заинтересованных в постоянном присутствии в полярном регионе, и организаций, занимающихся правовым обеспечением работы в Арктике. Наравне с международным законодательством и региональными договорами, каждая заинтересованная страна стремится учредить свои законы.

⁸ Arctic National Wildlife Refuge, 1002 Area, Petroleum Assessment, Including Economic Analysis. Fact Sheet [отчёт]: геологическое общество США, 2005 (USGS, 2005) URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/fs-0028-01/fs-0028-01.htm> (дата обращения 13.05.2016)

Вопросы экологических рисков транспортировки международных транзитных грузов затрагиваются в различных правовых документах на международном, региональном и местном уровне, свою лепту в их формирование также вносит не простая техническая сторона вопроса.

Объект исследования: политико-правовые вопросы международного диалога об экологических рисках при транспортировке международных транзитных грузов СМП.

Предмет исследования: процесс формирования основ экологической безопасности по предупреждению экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов.

Цель работы: выявление особенностей процесса формирования предупреждения экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов через СМП.

Задачи

1. Дать теоретико-методологическое обоснование исследования экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов Северным морским путём
2. Описать эволюцию обсуждения политико-правовых вопросов, касающихся экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов через СМП.
3. Выявить особенности практики транспортировки международных транзитных грузов СМП.

Степень изученности

Научные работы.

- «О системе морской транспортировки СПГ из Арктики»
Касаткин Р.Г.⁹
- Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман В. А. «Направления модернизации арктической морской транспортной системы»¹⁰.
- Доклад «Международное сотрудничество в Арктике в 2013 году»¹¹
Российского совета по международным делам.
- Харлампьева Н.К. «Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект»¹².

Аналитические работы международных организаций, министерств и ведомств.

- Arctic Marine Shipping Assessment Report, Арктический совет, 2009
- “Worldwide Analysis of In-Port Vessel Operational Lubricant,” Arctic and Marine Oil Spill Program Technical Seminar of Environment Canada, 8 June 2010

Документы международных организаций министерств и ведомств.

- US National Strategy for the Arctic region, THE WHITE HOUSE, Washington, 2013
- Canadian Environmental Protection Act, Government of Canada, Ottawa, 1999
- «Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву» (UNCLOS) от 10 декабря 1982 года.

⁹ Касаткин Р.Г. Система морской транспортировки сжиженного природного газа из Арктики // Модернизация. Инновации. Развитие, стр. 4–11 [Текст] : диссертация. / печать «Издательство ЛКИ». — ISBN 978-5-382-00939-1. 2008. — 100 экз.

¹⁰ Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман В. А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // Модернизация. Инновации. Развитие, стр. 4–11 [Текст] : научно. практич. журн. / печать ООО «Коломенская типография». — ISSN 2079-4665. 2014, № 4. — 1000 экз.

¹¹ Иванов И.С. Международное сотрудничество в Арктике. Доклад 2013 / [А.В. Загорский, А.И. Глубоков, Е.Н. Хмелева]; Российский совет по междунар. делам (РСМД). — М.: Спецкнига, 2013. — 56 с. — ISBN 978-5-91891-327-7

¹² Харлампьева Н.К. Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право». 2015. №1. С. 125-139. URL: <http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1442586>

Методы исследования: в данной работе предлагается исследование на основе общенаучных методов работы, сравнительного анализа, эмпирико-аналитических методов прикладного исследования. При этом гипотетически-дедуктивная модель¹³ применяется как метод, показывающий начальный этап формирования политико-правового диалога о предупреждении экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов СМП.

Исследование формирования правовой базы, регламентирующей экологические риски в Арктике идёт от теоретического частного – понятийного аппарата основных терминов в международных документах, к практическому их использованию в удачных ледовых условиях навигаций 2011 – 2015 годов.

Практическая значимость: отдельные положения исследования, касающиеся риска при транспортировке транзитных грузов могут быть рассмотрены на примере национальных законодательств Российской Федерации, США, Канады и международного взаимодействия в рамках разработок юридической практики Европейского Союза. Такими примерами могут стать законы Канады¹⁴ о предотвращении загрязнения арктических вод, об освоении океанов и об установлении особо охраняемых районов арктических морей, закон Норвегии о защите окружающей среды на

¹³ Энциклопедия Института Философии РАН [Текст] : информационно-справочный портал РАН / учредитель Российская академия наук // URL: <http://iph.ras.ru/elib/0794.html> (дата обращения: 10.04.2016).

¹⁴ Канада. Законы. О предотвращении загрязнения пространств арктических вод, примыкающих к континенту и островам Канадской Арктики / Arctic Waters Pollution Prevention Act R.S.C., 1985, с. A-12 [Текст]: Justice Laws Website government of Canada // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html#h-1> (дата обращения 17.05.2016).

Шпицбергене¹⁵, а также «Закон о Северном морском пути¹⁶» N 132-ФЗ.

Гипотеза работы: выявить особенности эволюции политико-правового диалога о предупреждении экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов СМП.

Работа состоит из введения, 3 глав, 3 приложений, заключения.

¹⁵ Норвегия. Законы. О защите окружающей среды на Шпицбергене, 2001 / Act of 15 June 2001 No.79 Relating to the Protection of the Environment in Svalbard [Текст]: The Ministry of Climate and Environment's of Norway // URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/svalbard-environmental-protection-act/id173945/> (дата обращения 17.05.2016).

¹⁶ РФ. Законы. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП» [Текст] : / [Федеральный закон вступил в силу 28 июля 2012 г. N 155-ФЗ]. — «Российская газета» // URL: <http://rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения 06.05.2016)

Глава 1. Теоретико-методологическое обоснование исследования

1.1 Особенности понятийного аппарата «Северный морской путь»

Понятие Северного Морского пути в российских документах.

Основным документом, дающим развёрнутое определение понятию «Северный морской путь» в российском законодательстве является «Закон о Северном морском пути» N 132-ФЗ (вступил в силу 28 июля 2012 года) в Статье 2. «Плавание в акватории Северного морского пути» которого, говорится: «Под акваторией Северного морского пути (СМП) понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки (США) и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар»¹⁷.

Отсюда следует что, к акватории не отнесено Баренцево море, что с организационно-экономической точки зрения абсолютно неоправданно, так как именно его порты обеспечивают основные грузопотоки Северного морского пути, в том числе по вывозу нефти с

¹⁷ РФ. Законы. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП» [Текст]: / [Федеральный закон вступил в силу 28 июля 2012 г. N 155-ФЗ, статья 2]. — «Российская газета» // URL: <http://rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения 06.05.2016)

терминалов Обской губы и Енисейского залива. На Кольском полуострове базируется атомный ледокольный флот и вся материальная и ремонтная база «Атомфлота».

Протяженность СМП составляет примерно 3000 морских миль. Фактическая длина трассы зависит от выбора, обусловленного ледовой обстановкой в каждом конкретном случае, тех или иных вариантов прохода на различных ее участках.

Понятие СМП на региональном арктическом уровне рассматривается в рамках норвежско-российского сотрудничества по обеспечению безопасного прохода судов. На официальном сайте Информационного офиса СМП ему даётся следующее определение: «исторически существующий Российский национальный транспортный маршрут, который находится в акватории, прилегающей к северному побережью РФ, охватывающий внутренние морские воды, территориальное море и исключительную экономическую зону РФ, включая навигационные трассы. Навигация по трассам СМП осуществляется в соответствии с законодательством РФ, административными процедурами и международными договорами¹⁸».

Вскользь говорится о понятии СМП в статье 14 Федерального закона "О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ" N 155-ФЗ, который вступил в силу 31 июля 1998 года: «Плавание в акватории Северного морского пути, исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации РФ, осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права,

¹⁸ Официальный сайт Информационного офиса СМП. Мурманск, Россия; Киркенес, Норвегия // URL: <http://www.arctic-lia.com/NSR/> (дата обращения 21.01.2016)

международными договорами РФ, настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и издаваемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами¹⁹».

Понятие Северного морского пути в международной дискуссии.

Понятие СМП в международных документах по большей части определяется и опирается на российское определение, которое даётся законом о СМП №132-ФЗ. Тем не менее, во вступающем в силу с января 2017 года Полярном кодексе²⁰ в качестве иллюстрации приводится карта, ограничивающая действие документа территорией, в которую не входят трассы от порта Мурманск.



Рисунок 1.1 Границы действия Полярного кодекса или «Maximum extent of Arctic waters application».

¹⁹ РФ. Законы. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ [Текст] : [Федеральный закон вступил в силу 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ]. — Статья 14. «Плавание в акватории Северного морского пути» . — НПП «Гарант» // URL: <http://base.garant.ru/12112602/> (дата обращения 21.01.2016).

²⁰ Международное региональное право. Полярный кодекс, 2014 / International Code for Ships Operating in Polar Waters (PolarCode) [Текст]: International Maritime Organization (IMO) // URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf> (дата обращения 14.05.2016).

На рисунке отображены границы действия Полярного кодекса, определённые в Конвенции о безопасности жизни на море (СОЛАС) – главы XIV/1.2 и XIV/1.3; в Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) – Приложение 1 пункты 1.11.7, 46.2; приложение 2 пункты 13.8.1 и 21.2; приложение 4, пункты 17.2 и 17.3; приложение 5, пункты 1.14.7 и 13.2.

Таблица 1 Различия в географических координатах СМП

Геогр. координаты (широта/долгота*)	Полярный кодекс	Закон о СМП № 132-ФЗ
Восток	60° / -//-	66° / 168°58'37"
Запад	68°39'31" / 43°16'16"	70°29'56" / 58°00'28"

* в одном градусе широты усреднено 111 км, в одном градусе долготы усреднено 49 км.

Вопросы транзитного статуса Северного Морского пути

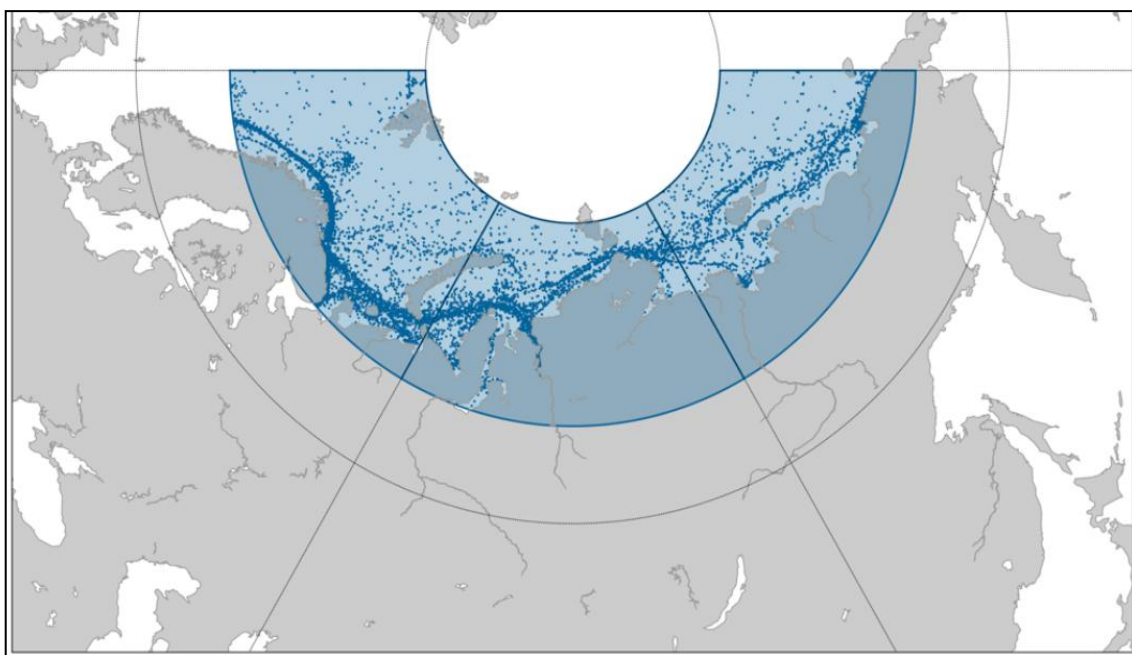
Большая часть заинтересованных в использовании СМП иностранных государств выступает за придание проходу международного статуса, т.е. за изъятие его из национальной юрисдикции России и открытие для свободного мореплавания. На принципе свободного мореплавания особенно настаивают Соединённые штаты, которые исторически считают его базовым компонентом своей морской стратегии. В Национальной стратегии США в Арктике 2013 г.²¹ соблюдение этого принципа применительно

²¹ США. Законы. Национальная стратегия по вопросам Арктики / US National Strategy for the Arctic region, The White house, Washington, 2013 P.12 [Текст]: Официальный сайт Белого дома, // URL: https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (дата обращения 06.04.2016)

к Северному Ледовитому океану указано в качестве важнейшего приоритета.

Отсутствие чёткого определения объясняется также тем, что в основной Конвенции ООН 1982 г. (Раздел 8, статья 234) существует размытое понятие «Покрытых льдом районов», которое не имеет чётких пределов с учётом сезонных изменений площади и расположения ледовых полей, а также их годовых вариаций. Данное понятие может потерять значимость по причине сокращения площади льдов в ИЭЗ Канады и России и их дальнейшего исчезновения.

Отсюда же возникает проблема формального порядка прохождения иностранными судами проливов СМП, которые обладают различным международно-правовым статусом.



Карта 1 Маршруты движения транзитных судов по СМП в 2012 году

Как мы можем видеть на карте два²², большинство судов, следуя транзитом, проходят следующие проливы:

Таблица 2 Проливы СМП

Пролив	Ширина, [ММ*]	Длина, [ММ]
Югорский шар	1,35 – 6,47	21,6
Карские ворота	26,94 – 129,31	21,01
Вилькицкого	29,63	70
Лонга	78,67	68,97

*[ММ] – морских миль, 1852 м.

В российском законодательстве

В соответствии со ст. 31 ФЗ от 08.12.2003 № 164-ФЗ²³ «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности»: *«Международный транзит – перемещение через территорию Российской Федерации товаров, транспортных средств, если такое перемещение является лишь частью пути, начинающегося и заканчивающегося за пределами территории РФ».*

В российском законодательстве на данный момент нет действующего закона о перевозке транзитных грузов, однако в 2013 году Государственной Думой был принят Проект федерального закона ГД ФС РФ от 15 июля 2013 года № 315406-6 «О перевозках

²² Норвежский центр спутникового наблюдения «Kongsberg satellite services» // URL: <http://www.ksat.no/en/services%20ksat/vessel%20detection%20service%20-%20page/> доступ 14.05.2016

²³ РФ. Законы. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 8 декабря 2003 г. N 164-ФЗ]. — статья 31. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc> (дата обращения 08.05.2016)

транзитных грузов через территорию РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ²⁴».

В Статье 3 проекта закона даются Основные понятия, вот некоторые из них:

- *транзитный груз* – груз, перевозимый по территории РФ, пункты отправления и назначения которого находятся за пределами РФ;
- *транзитная перевозка* – перевозка транзитных грузов из страны отправления в страну назначения по территории РФ с пересечением ее государственной границы;

На уровне национального законодательства других арктических стран, термин *транзит* в экологических документах определяется в Канадском Акте об охране окружающей среды²⁵ (1992):

Транзит, – имеет значение, за исключением целей разделов 139 [топливо] и 155 [машины, двигатели, оборудование], части международного трансграничного перемещения отходов или материалов, упомянутых в пункте 185(1) [опасные, неопасные, перерабатываемые отходы и материалы] перемещение груза через территорию страны, которая не является ни страной происхождения, ни страной назначения движения.

На региональном уровне

В самой близком для России Таможенном кодексе Таможенного союза странам-участникам организации даётся право самим решать и

²⁴ РФ. Законы. О перевозках транзитных грузов через территорию РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ [Текст]: [Проект федерального закона принят ГД ФС РФ № 315406-6 15 июля 2013 года]. — Статья 3. — . Право.ру //

URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/39737327/45898065/>, (дата обращения 14.05.2016)

²⁵ Канада. Законы. Акт об Охране Окружающей Среды в Канаде / Canadian Environmental Protection Act, Government of Canada, Ottawa, 1999, с. 33 // [Текст]: Justice Laws Website government of Canada // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-15.31/page-2.html#docCont> (дата обращения 13.04.2016)

устанавливать законы для транзитных перевозок: «особенности таможенного транзита в отношении товаров, перемещаемых морским транспортом, а также при перевозке товаров в соответствии с подпунктами 2 и 4 пункта 2 настоящей статьи, перемещаемых по территории только одного государства – члена таможенного союза, могут быть установлены законодательством такого государства – члена таможенного союза²⁶».

Понятие транзита грузов на международном уровне задаётся в первую очередь МДП (TIR) или «Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок», Женева 14.11.75 г. Впрочем, прямого определения документ не даёт, а диктует только ограничения по грузам, к которым он будет применяться:

«Настоящая Конвенция касается перевозки грузов, осуществляемой без их промежуточной перегрузки, в дорожных транспортных средствах, составах транспортных средств или контейнерах, с пересечением одной или нескольких границ от таможни места отправления одной из Договаривающихся Сторон до таможни места назначения другой Договаривающейся Стороны или той же самой Договаривающейся Стороны при условии, что определенная часть операции МДП между ее началом и концом производится автомобильным транспортом»²⁷.

²⁶ Международное региональное право. Таможенный кодекс Таможенного союза [Текст]: [принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009].— глава 32, статья 215, пункт 3. — «Консультант Плюс» // URL:

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186310#> / (дата обращения 03.05.2016)

²⁷ Международное право. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, под эгидой Европейской экономической комиссии ООН, Женева, 1975 г. [Текст]: ООН.— п. 86. — ГМГ «Лоджистикс» // URL: http://www.gmglog.am/resources/useful_information (дата обращения 07.05.2016)

С точки зрения российской правовой доктрины, расположенные в Арктике Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море (в пределах российского сектора) представляют моря заливного типа. Они исторически принадлежат нашей стране, и на них законодательно действует режим внутренних морских вод. Международные конвенции в отношении этих проливов не заключались, судоходство по ним со времен Советского Союза регламентируется национальным законодательством и правилами. Поэтому никаких оснований для распространения на проливы в акватории СМП режима свободного всеобщего пользования нет.

Несмотря на то, что на внутренние морские воды и территориальное море распространяется полный государственный суверенитет, в отношении акватории проливов, перекрытых территориальными водами, но соединяющих одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны (ИЭЗ) с другой частью открытого моря или ИЭЗ, как уже говорилось выше, применяется конвенционное право транзитного прохода (право транзитного прохода). Как следует из таблицы 1, формально, только один из проливов может считаться внутренним, «перекрываемым» территориальными водами (12-ти мильная зона), – это Югорский шар, альтернативой проходу по нему служит пролив Карские ворота, на который как и на все прочие уже распространяется конвенционное право транзитного прохода.

В основу понятия "транзитный проход" в соответствии с Конвенцией 1982 г.²⁸ положен принцип свободы мореплавания. Пункт 2 ст. 38 ч. 3 Конвенции 1982 г. даёт для него следующее определение:

Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

На международном уровне единого правового режима, универсально признанного всеми нациями, в Северном Ледовитом океане не существует ²⁹ . США, например, до сих пор не ратифицировали UNCLOS (1982). Не определен режим использования ресурсов околополюсной акватории, это огромный анклав открытой части океана, который образовался после начала работы 200-мильных исключительных экономических зон (ИЭЗ).

Согласно Конвенции 1982 года, статья 38:

1. Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода:

а) без промедления следуют через пролив или над ним;

²⁸ Международное право. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) [Текст]: [заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982]. — Статья 38 «Право транзитного прохода». — Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения 06.05.2016).

²⁹ Лукин Ф. Анализ деятельности Северного морского пути – Статья.: Вестник МГТУ, 2015 год, стр. 467-475.

b) воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;

c) воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;

d) соблюдают другие соответствующие положения настоящей Части.

2. Суда при транзитном проходе:

a) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждений столкновения в море;

b) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

Однако согласно Конвенции *транзитный проход не полностью адекватен свободе судоходства в открытом море*. Часть III Конвенции предусматривает некоторые положения, уравнивающие интересы всех пользователей проливами со специфическими правами припроливных государств (например, подводные лодки в этих проливах не могут не только проводить маневры, учения, но даже приостановить проход).

Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из

государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий, установленных этим государством для входа в его внутренние морские воды и порты.

Государство, граничащее с проливом, не вправе приостанавливать или прерывать транзитный проход или иным образом препятствовать этому проходу в проливах, используемых для международного судоходства и соединяющих одну часть открытого моря или экономической зоны с другой частью открытого моря или экономической зоны, даже если такой пролив перекрывается его территориальным морем.

В заключение разговора о Конвенции заметим, что её положения, «касающиеся защиты и сохранения морской среды» не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы» (ст. 236). Военные корабли и суда на государственной службе обязаны лишь придерживаться морских коридоров и схем разделения движения судов. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ-73/78), Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74) и др., а также вступающий в силу в 2017 г. Полярный кодекс действуют лишь в отношении коммерческих судов.

Менее либеральный, но также обсуждаемый экспертами путь для транзита судов СМП, это право мирного прохода через территориальное море. Оно признается за всеми судами независимо от груза, вооружения, двигательной установки:

- плавание с целью пересечь его без захода во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод;
- плавание через территориальное море с целью пройти во внутренние воды или выйти из них или стать на таком рейде или у такого портового сооружения³⁰.

Суда, осуществляющие право мирного прохода, соблюдают все законы и правила прибрежного государства, принятые согласно существующим нормам ММП (включая требования к судам использовать морские коридоры и схемы разделения движения, предписанные для обеспечения безопасности судоходства).

1.2 Типы и виды экологических рисков как элемент формирования основ экологической безопасности

Понятие «экологический риск»

Российское законодательство

Экологические риски выступают объектом правового регулирования в современном российском законодательстве. В Федеральном законе от 10 января 2002 г. «Об охране окружающей среды» дается следующее определение данного вида рисков - «экологический риск – вероятность наступления события, имеющего неблагоприятные последствия для природной среды и вызванного негативным воздействием хозяйственной или иной деятельности, чрезвычайными ситуациями природного и

³⁰ Международное право. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) [Текст]: [заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982]. — Раздел 3, статья 18.— Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения 06.05.2016).

техногенного характера»³¹. Представленное определение выделяет преимущественно вероятностное негативное воздействие человеческой деятельности на природную среду, не учитывает роль правовых средств обеспечения экологической безопасности в условиях нарастания рискогенных ситуаций в экологической среде.

Положительный опыт правового определения риска наблюдается в отраслевом законодательстве. Например, чёткое определение риска через дефиниции «обоснованный риск» – «необоснованный риск» в Уголовном кодексе РФ³². Они представлены с позиций интересов общества и ценностей человеческой жизни. В ст. 41 УК РФ установлено, что риск признается обоснованным, если указанная цель не могла быть достигнута не связанными с риском действиями (бездействием) и лицо, допустившее риск, предприняло достаточные меры для предотвращения вреда охраняемым уголовным законом интересам.

Экологический риск содержит не только вероятность наступления неблагоприятного события, но и реальную опасность его наступления под воздействием вполне реальных источников опасностей, идущих от природных и социальных объектов, от ошибок и просчетов в экологической политике. В этой связи представляется достаточно конструктивным определение риска с позиций возможного материального ущерба. Количественный подход дает возможность разработать критерии оценки экологического риска, определить предполагаемые затраты на восстановление загрязненной

³¹ РФ. Законы. Об охране окружающей среды [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 10.01.2002 № 7-ФЗ]. — Статья 1. «Основные понятия». — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34823 (дата обращения 12.04.2016)

³² РФ. Законы. Уголовный кодекс РФ [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 13.06.1996 N 63-ФЗ]. — статья 41. — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699 (дата обращения 22.04.2016)

окружающей среды. Однако в этом определении есть свои слабые стороны.

Для реализации авторского подхода к институционализации экологических рисков большой интерес представляет классификация экологических рисков, выдвинутая в Стратегии национальной безопасности РФ³³. В разделе 8 «Экология живых систем и рациональное природопользование» представлена классификация экологических рисков, включающая: ресурсные риски, связанные с истощением минерально-сырьевых и биологических ресурсов: территориальные риски, представленные территориями экологически неблагоприятных регионов: техногенные риски, непрерывно воспроизводимые, определяемые сохранением опасных производств: нормативные риски, связанные с нарушением санитарно-гигиенических стандартов и находящиеся вне нормативно-правового поля регулирования и контроля радиоактивные отходы неядерного топлива: стратегические риски истощения минеральных ресурсов и полезных ископаемых. Несомненным преимуществом представленной классификации является связь рисков с разными направлениями правового обеспечения экологической безопасности, в первую очередь это касается обоснования нормативных рисков и источников их возникновения. К положительным характеристикам этой классификации следует отнести прогностический анализ рисков, сохраняющих среднесрочную и долгосрочную перспективу в связи с тенденциями развития ресурсодобывающих производств и совершенствования правовой системы охраны природы.

³³ РФ. Законы. О Стратегии национальной безопасности РФ до 2020 года перспективу [Текст]: [Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. N 537]. — п. 86. 87. — Российская газета - Федеральный выпуск №4912 (88) // URL: <http://rg.ru/2009/05/19/strategia-dok.html> (дата обращения 07.05.2016)

Понятие экологического риска [Ecological Risk] или [Environmental Risk] в международных документах напрямую связано с оценкой экологических рисков [Ecological Risk Assessment]. Для примера в основном экологическом документе Европейского союза «Директиве 2004/35» [Directive 2004/35/EC on Environmental Liability³⁴] не даётся чёткого понятия экологическим рискам, а идёт рассуждение о возможной опасности загрязнений для различных сред.

Любая хозяйственная деятельность на море оказывает воздействие на морские экосистемы и их компоненты, судоходство не является исключением. Рассмотрим общую схему воздействия судоходства на морские экосистемы³⁵:

Негативное воздействие судоходства на морские экосистемы может быть различным во времени и пространстве. Так, например, эмиссия углекислого газа оказывает влияние на климат в глобальном масштабе всей планеты, в то время как выбросы черного углерода (сажи) снижают альбедо снежного покрова на ограниченной территории. Чужеродные виды могут оказывать негативное воздействие на экосистему на протяжении весьма длительного времени, а физическое столкновение судна и морского животного происходит здесь и сейчас.

³⁴ Официальный сайт экологического института Европейского союза, 2006 // URL: http://ecologic.eu/sites/files/news/2015/efface_directive_2004_35_ec_on_environmental_liability.pdf (дата обращения 13.04.2016)

³⁵ Представленная схема основана на информации отчёта Всемирного фонда дикой природы, грант № WWF 613/RU013206/1/GLM от 20.03.2015 года, стр. 5

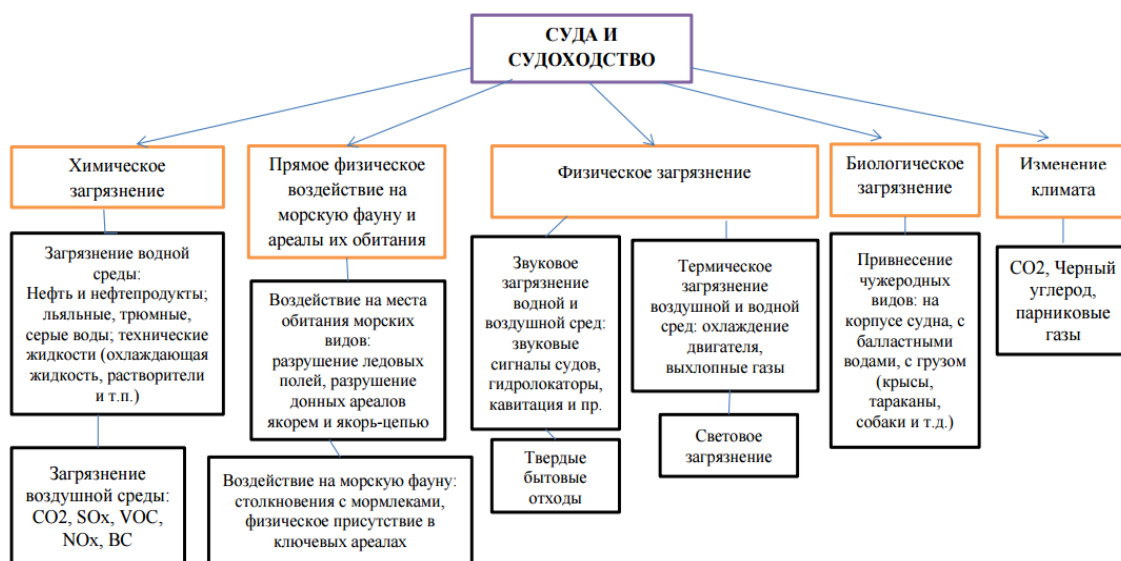


Схема 1-1 Негативное воздействие на морские экосистемы от судов и судоходства

Необходимо отметить, что некоторые исследователи кроме экологических, выделяют культурные угрозы от судоходства, а также экономические, социальные и пр. Описание угроз само по себе не информативно, поэтому для эффективной работы по их снижению необходимо их оценивать.

Оценка воздействия экологических рисков на окружающую среду как стадия управления экологическими рисками сформировалась в начале 70-х годов, с принятием в 1969 г. Акта о Национальной политике по охране окружающей среды в США. С тех пор она превратилась в мощный превентивный инструмент, широко применяющийся в практике экологического регулирования в более чем 100 странах мира. Современное международное и национальное законодательства требуют рассмотрения вопросов, связанных с воздействием на здоровье человека и окружающую природную среду, в рамках процесса экологической оценки, например, Директивы Евросоюза по вопросам экологической оценки 1985 и 1997 годов.

Сочетание интересов конкретного физического лица и общества, охраняемых законом, становится одним из критериев, определяющих протекание риска и его последствия. Ценностное отношение к риску реализуется в правовой трактовке необоснованного риска – риск не признается обоснованным, если он заведомо был сопряжен с угрозой для жизни многих людей, с угрозой экологической катастрофы или общественного бедствия. Выявление правового анализа необоснованного риска с позиции ценности человеческой жизни является оправданной и значимой юридической нормой и установкой, которая недостаточно представлена в правовых конструкциях экологического риска.

Значимость оценки возможных рисков возрастает с учётом высокой стоимости судов, сконструированных и оборудованных для плавания в арктических водах. Кроме наличия существенных погодных и ледовых рисков, которые увеличивают вероятность происшествий, в Арктике отсутствует современная транспортная инфраструктура, включая портовую, ремонтно-техническую и инфраструктуру обслуживания судов. Подчеркивается необходимость существенного наращивания в удаленных морских районах Арктики сил и средств для организации поиска и спасания, предупреждения и ликвидации последствий аварий, включая возможные разливы нефти. Необходимо многое сделать для обеспечения адекватной системы мониторинга ледовой обстановки и обеспечения связи с судами. Значительных объемов финансирования требуют гидрографические и картографические работы.

Важной самостоятельной темой является гармонизация национальных правил судоходства. Имеются в виду не только требования, предъявляемые к конструкции и оборудованию судов,

подготовке экипажей, предотвращению загрязнения морской среды, но и многие другие, такие как решение вопросов ответственности за нанесенный ущерб, страхования и другие. Значительная часть нормативных вопросов регулирования арктического судоходства обсуждается в связи с подготовкой в рамках *Международной морской организации (ИМО) Международного кодекса безопасности для судов, осуществляющих плавание в полярных водах (Полярного кодекса)*.

Как говорится в Докладе «Международное сотрудничество в Арктике в 2013 году³⁶» Российского совета по международным делам, основные направления развития арктического судоходства обозначились достаточно ясно. Отмечается его существенная, хотя и неравномерная интенсификация. Наиболее быстрыми темпами судоходство развивается в западных (атлантических) арктических акваториях (Баренцево, Норвежское, Гренландское моря), а также в Беринговом море. Активизируется судоходство и в более холодных морях Северного Ледовитого океана. Но здесь оно носит сезонный характер ввиду неблагоприятной ледовой обстановки на протяжении большей части года. Основная доля арктического судоходства (примерно половина) приходится на рыбопромысловую деятельность, также сосредоточенную в западных арктических и в Беринговом морях. Растет пассажирское судоходство – во многом за счёт развития туризма в водах Норвегии, Гренландии и Исландии. Перспективы расширения морских грузовых перевозок связываются со значительными объемами завоза техники и материалов для строительства объектов инфраструктуры в сухопутной и отчасти

³⁶ Иванов И.С. Международное сотрудничество в Арктике. Доклад 2013 . — 38 с. — Официальный сайт Некоммерческого партнерства «Российский совет по международным делам» // URL: http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic_Report_Rus.pdf (дата обращения 13.04.2016)

морской Арктике, а также с прогнозируемым расширением морского вывоза добываемых в Арктике минеральных и углеводородных ресурсов. Обсуждаются возможности использования арктических трасс, соединяющих Атлантический и Тихий океаны, в интересах осуществления регулярных международных транзитных морских перевозок.

Прогнозы расширения морского судоходства в Арктике в период до 2020 г. основываются на изложенном выше понимании основных тенденций его развития. Наряду с дальнейшей интенсификацией судоходства в его традиционных районах прогнозируется существенное расширение к концу нынешнего десятилетия морского вывоза добываемых в сухопутной Арктике ресурсов. Соответствующие прогнозы порой существенно различаются. Однако оценки Министерства транспорта России и рабочей группы Арктического совета совпадают и исходят из того, что к 2020 г. по СМП будет перевозиться примерно 40 млн тонн грузов (в основном наливных и навалочных). Это означало бы десятикратное увеличение объема транспортировки грузов³⁷ по СМП против объемов 2012 г.

Наиболее жесткие требования к судам, осуществляющим плавание по СМП и Северо-Западному проходу, предъявляют РФ и Канада. Определенные, хотя и намного менее жесткие требования к судам, осуществляющим плавание в водах Гренландии, предъявляет Дания. Наиболее либеральный режим судоходства – в США и Норвегии, хотя и они в последнее время вводят отдельные ограничительные меры. США – в целях защиты морских животных.

³⁷ В данных по объему перевозок по СМП не учитывается растущий объем перевозок, через расположенные в АЗ РФ, но не относящиеся к СМП северо-западные порты России, такие как Мурманск или Архангельск

Норвегия же ввела запрет на использование судами тяжелых видов топлива. Судоходство в центральной части Северного Ледовитого океана – пока эпизодическое – не регулируется никакими специальными нормами. Здесь применимы только универсальные нормы, в частности, международных конвенций по охране человеческой жизни на море (*Конвенция СОЛАС*) и по предотвращению загрязнения с судов (*Конвенция МАРПОЛ*).

Перспективы интенсификации арктического судоходства связаны в том числе с освоением месторождений углеводородов на побережье арктических морей и на континентальном шельфе. Ряд проектов по добыче нефти и газа на территории Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов предусматривают перевозку нефти и сжиженного природного газа. Часть из этих проектов уже реализуется³⁸.

Перевозка нефти и нефтепродуктов в условиях арктических морей представляет собой угрозу арктическим экосистемам, поскольку в настоящее время нет проверенных эффективных технологий ликвидации разливов нефти во льдах. Сложные же погодные условия даже при наличии сил и средств реагирования на разливы нефти могут не позволить оперативно приступить к ликвидации последствий таких аварий.

Особое беспокойство у экологов вызывает риск нелегального загрязнения нефтью и/или нефтесодержащими смесями. Он может иметь место в случае, когда судно сливает за борт нефтесодержащие воды в нарушение существующих правил и норм. Исследования

³⁸ РФ. Законы. О стратегии социально-экономического развития округа до 2020 года [Текст] : [Постановление Законодательного собрания ЯНАО от 14 декабря 2011 года № 839]. — пункт 3.2 «Развитие экономического потенциала автономного округа». — Информационно-правовой ресурс «Кодекс» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/424064239> / (дата обращения 13.04.2016).

показали, что, например, в Баренцевом и Норвежском морях суда нелегально сливают около 13 000 тонн нефтесодержащих смесей каждый год³⁹. Необходимо отметить, что среди всех видов судового топлива наибольшую опасность представляет т.н. «тяжелое топливо» (Heavy Fuel Oil). В соответствии с Правилom 43 «Специальные требования относительно использования или перевозки нефти в районе Антарктики» Приложения I Конвенции МАРПОЛ к тяжелым видам топлива относятся «сырая нефть плотностью более 900 кг/м при 15°C; масла, кроме сырой нефти, плотностью более 900 кг/м при 15°C или с кинематической вязкостью более 180 мм при 50°C; битум, гудрон и их эмульсии». Ещё одним источником нефтяного загрязнения морских вод являются смазочные материалы, поступающие в водную среду через дейдвудную трубу, соединяющую винт и двигатель судна. По различным оценкам, объемы такого загрязнения в мире составляют от 10 млн литров до 244 млн литров в год⁴⁰.

В условиях активного экономического освоения Арктики для сокращения антропогенного воздействия на её окружающую среду становится всё более важным развитие природоохранного законодательства арктических стран, разработка единых подходов к правовой охране окружающей среды и стандартов в этой области. Одним из таких решений стало *«Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на*

³⁹ Арктический совет. Законы. Отчет по оценке арктического судоходства, 2009 Р.144 / Arctic Marine Shipping Assessment Report [Текст]: Официальный сайт Арктического совета // URL:

http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf (дата обращения 27.04.2016)

⁴⁰ Dagmar S. Worldwide Analysis of In-Port Vessel Operational Lubricant Discharges and Leakages [Текст]: [Arctic and Marine Oil Spill Program Technical Seminar of Environment, 8 June 2010, Halifax, Canada] // URL:

http://thordonbearings.com/system/documents/documents/103/original/Analysis_of_In-Port_Vessel_Operational_Lubricant_Discharges_and_Leakages.pdf?1281430521

*загрязнение моря нефтью в Арктике*⁴¹», которое было подписано 15 мая 2013 года в ходе восьмой министерской сессии Арктического совета в Кируне (Швеция).

Документ не содержит обязательств, которые шли бы дальше действующего национального законодательства его участников. Он должен в первую очередь способствовать эффективному сотрудничеству арктических государств в области готовности и оперативного реагирования на разливы нефти. Применение соглашения будет способствовать активизации усилий его участников по развитию технологий ликвидации разливов нефти в ледовых условиях.

В настоящее время на судах в качестве топлива преимущественно используется мазут, который крайне опасен для окружающей среды. При его сжигании в атмосферу попадает сажа, которая оседая на лед и снег, способствует большему поглощению солнечного тепла и, как следствие, таянию Арктических льдов. В результате снижается отражательная способность поверхности морей, которые начинают поглощать все больше энергии, что способствует усилению парникового эффекта и изменению климата.

1.3 Виды международных транзитных грузов

В разные времена грузопоток Севморпути составляла различная номенклатура грузов. Начиная с 17 века, когда поморы, от древнерусского - «ходящие по морю», стали вести торговые отношения с другими народами. Товары, перевозимые с юго-

⁴¹ « Международное региональное право. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике [Текст]: [Одобрено распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. N 769-р]. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=556189> (дата обращения 03.06.2016)

западного и юго-восточного побережий Белого моря на поморских кочах, были в основном продуктами охотничьего и рыбачьего промысла⁴².

Во времена второй мировой войны на Севере постоянно функционировали две транспортные морские магистрали: внешняя, по которой в СССР осуществлялась перевозка грузов из Англии и США, и внутренняя – по СМП, с помощью которой обеспечивались военные поставки фронту из восточных районов страны, а также шла проводка судов с тихоокеанских берегов США с грузами по ленд-лизу.

Для ледовой проводки через полярную зону караваны собирались в бухте Провидения. На Дальний Восток и в Арктику шли через Тихий океан и вооружение, и мирные грузы, но преимущественно продукты питания, нефтепродукты, машины и оборудование. Таким образом, было доставлено 452 тысячи тонн грузов (2,5% всего объема ленд-лиза)⁴³.

Корабли Северного флота активно использовались при конвоировании на отдельных участках СМП (в основном в Карском море), где в составе конвоев было проведено 2568 судов. При действиях против конвоев в Карском море немецкие подводные лодки потопили девять советских транспортов. Их собственные потери составили три ПЛ. Район боевых действий на судоходных трассах охватывал только западную часть СМП. Судоходство в восточном секторе Арктики развивалось при отсутствии военного противодействия.

⁴² Игорь Мельник, Игорь Боделан «Накануне. Курсом к победе» // Фенікс, 2010, стр. 46

⁴³ Там же, 42.

Наступившая в послевоенный период эпоха холодной войны обострила региональные военные и политико-правовые проблемы в Арктике. СССР был вынужден укреплять Северный и Тихоокеанский флоты, чьи зоны оперативной ответственности смыкались в арктических морях. Переброска по СМП боевых кораблей с 1949 г. осуществлялась в составе ежегодно формируемых экспедиции особого назначения для перевода в основном малых надводных кораблей – тральщиков, малых противолодочных и пограничных кораблей, а также вспомогательных судов. Переводились по СМП и дизельные подлодки. В 15% случаев, используя благоприятные в ледовом отношении трассы, корабли совершали переход по трассам самостоятельно, без использования ледоколов. Но практика показала, что *имеющие слабую ледовую защищенность корпуса корабли ВМФ, можно переводить по СМП только в самый благоприятный в ледовом отношении период арктической навигации (август-сентябрь).*

В 1967 г. Минморфлот инициировал открытие этой трассы для международного судоходства. Несмотря на это, ни одно иностранное судно не воспользовалось предложенными услугами. Сказалось отсутствие у западных судоходных компаний достаточной информации о выгоде и безопасности транзита по СМП.

В 1977 г. впервые в активном плавании достиг Северного полюса атомный ледокол “Арктика”. В 1979 г. была начата круглогодичная навигация на линии Мурманск-Дудинка, обслуживающая комбинат “Норильский никель”. Грузом, перевозимым по этому маршруту стала металло-рудная продукция комбината.

Новый импульс идее международных транзитных перевозок по СМП дали Мурманские инициативы 1987 г. В них указывалась принципиальная готовность СССР предоставить ледоколы для проводки иностранных судов при условии нормализации международной обстановки. В развитие Мурманских инициатив в 1991 г. были объявлены “Правила плавания по трассам СМП”.

В настоящее время по транспортным артериям СМП осуществляют завоз топлива и продуктов в пункты Российской Арктики более 10 иностранных танкеров и рефрижераторов. В каждую навигацию распоряжениями Правительства РФ открываются для захода иностранных судов более 40 портов и порто-пунктов, расположенных на всём протяжении трассы СМП.

С 1991 г. по 1997 г. осуществлена проводка только одного иностранного судна (судно снабжения “Астролябия” под флагом Франции) из Певека в Мурманск⁴⁴. До сих пор зарубежные грузоотправители предпочитают использовать (фрахтовать) для перевозки своих грузов в этих водах российские суда ледового класса.

Севморпуть является жизненно необходимой магистралью связывающей Восточную и Центральную части страны. Для снабжения Арктики, по словам министра морского флота С.О.Франка, тем не менее, привлекаются иностранные суда (танкеры и рефрижераторы из Латвии, Финляндии, Германии). Для них открыт один порт – Игарка, а на посещение других выдаются разрешения. Номенклатура грузов, поставляемых в различные порты восточной части арктического побережья России Северным завозом в 2015 году:

⁴⁴ Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н. Северный морской путь в проблеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. – 2006. - № 3 – С. 29-36.

- дизельное топливо
- осветительный керосин
- горюче-смазочные материалы
- технические масла
- продукты питания
- каменный уголь
- сырая нефть
- газовый конденсат
- котельное топливо

Вместе с администрациями территорий, которые снабжаются Северным завозом, основными пользователями Севморпути являются российские промышленные гиганты, такие как: «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Росшельф». В основном по СМП перевозят добываемые минералы, сырье, нефть.

Известны также случаи транспортировки отработанного ядерного топлива трассами СМП⁴⁵. Морские перевозки отработавшего ядерного топлива (ОЯТ) начали осуществлять на Северо-Западе и на Дальнем Востоке России в связи с базированием в этих районах атомных подводных и надводных кораблей с ядерными энергетическими установками. Эти транспортировки осуществляются, в основном, вдоль берега между военными базами и судоремонтными

⁴⁵ Никитин А., Кузнецов В., Андреев Л., Золотков А., Меньшиков В. Щукин А. Ядерные делящиеся материалы [Текст]: [Доклад объединения Bellona] / Издатель объединение «Беллона» . — ISBN 978-5-905415-04-3 // URL: http://bellona.ru/assets/sites/4/2015/06/fil_yad_mat_COLOR_internet1.pdf

заводами. На Севере это короткие по расстоянию маршруты: Полярный (СРЗ-10), Снежногорск (СРЗ «Нерпа»), Заозерск (филиал № 1 ФГУП «СевРАО»), Островной (филиал № 2 ФГУП «СевРАО») с пунктом назначения – Мурманский морской порт.

Перевозки осуществляли и осуществляют как гражданские суда атомно-технологического обеспечения ФГУП «Атомфлот» («Лепсе», «Имандра», «Лотта» и «Серебрянка»), так и военные плавучие технологические базы.

Первая морская транспортировка ОЯТ по Северному морскому пути была проведена в 1998 году теплоходом «Кандалакша» (ОАО «Мурманское морское пароходство») из Дудинки в Мурманск. В качестве груза, размещенного в упаковках ТУК-19, было ОЯТ в количестве 71 ОТВС с исследовательского реактора ОАО «Норильский никель».

В 2003 году Правительство утвердило Перечень морских портов РФ, в которые разрешается заход (выход) судов и иных плавсредств, транспортирующих ядерные материалы, радиоактивные вещества и изделия, их содержащие, в транспортных упаковочных комплектах⁴⁶. Из портов СПМ в перечень входят:

- Архангельский морской торговый порт, г. Архангельск
- Морской порт Диксон, пос. Диксон
- Морской порт Дудинка, г. Дудинка
- Мурманский морской торговый порт, г. Мурманск
- Морской торговый порт Певек, г. Певек

⁴⁶ РФ. Законы. О перечне морских портов РФ [Текст]: [Распоряжение Правительства от 14 октября 2003 г. N 1491-р]. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/> (дата обращения 08.05.2016).

- Морской торговый порт Провидения, Чукотский автономный округ, пос. Провидения

Из перечисленных портов всем требованиям по безопасности отвечает только Мурманский морской порт, поскольку на его акватории расположены причалы ФГУП «Атомфлот», имеющие необходимые подъездные железнодорожные пути, грузоподъемные средства и системы физической защиты.

Сегодня морская транспортировка ОЯТ между Россией и другими государствами осуществляется, в основном, в рамках международных договоров, в соответствии с которыми отработавшее топливо из АЭС, а также из исследовательских реакторов, построенных Россией (СССР), должно быть возвращено на территорию России.

Осенью 2008 года в рамках программы репатриации ОЯТ исследовательских реакторов российского производства была осуществлена первая морская перевозка ОЯТ по маршруту Копер (Словения) – Мурманск. ОЯТ венгерского исследовательского реактора перевозил теплоход «Lynx» (сертификат класса INF-2) под датским флагом. ОЯТ (1,7 т) было упаковано в транспортные контейнеры ŠKODA VPVR/M, которые, в свою очередь, были раскреплены в усиленных 20-футовых ISO-контейнерах.

В конце 2010 года теплоход «Рима» под флагом Дании доставил в Мурманск 2,5 тонны ОЯТ сербского реактора RA из Винчи (Сербия) по аналогичному маршруту.

В 2009 году было проведено переоборудование российского теплохода «МСЛ Треjder» в соответствии с международными

требованиями для перевозки ОЯТ (сертификат класса INF-2). Это судно в 2009-2010 годах выполнило пять морских транспортировок ОЯТ (25,5 т) польских исследовательских реакторов из порта Гдыня (Польша) в Мурманск. Ответственность за выполнение этих перевозок лежала на российской судоходной компании «АСПОЛ-Балтик».

В августе 2011 года ФГУП «Атомфлот» получило в управление новое судно ледового класса «Россита», специально предназначенное для транспортировки ОЯТ и РАО. Судно построено на верфи компании «Финкантьери» (Италия). Планируется, что оно будет ходить по Северной Атлантике, а также Баренцеву и Белому морям, совершая транспортировки между Мурманском, Андреевой губой, губой Сайда, ЗАТО Островной и Северодвинском. «Россита» должна полностью обеспечить перевозки ОЯТ и РАО на период проведения реабилитационных работ на Северо-Западе России.

Также прорабатывается вариант перевозки опасных грузов с помощью морских паромов (накатный железнодорожный способ) либо дооборудования судов под аналогичные условия. Рассматривается вопрос о применении для транспортировки ОЯТ и РАО судов типа «река–море» в режиме смешанного плавания по трассе Северного морского пути, что может значительно сократить протяженность маршрутов.

Риски морских перевозок достаточно велики. Например, в декабре 2001 года плавучая технологическая база «Имандра», совершала переход на судоремонтный завод "Нерпа" (г. Снежногорск). При подходе к пирсу из-за сложных метеоусловий и сильного ветра корпус "Имандры" соприкоснулся со списанной АПЛ. В результате «Имандра» получила небольшую пробоину в районе

ватерлинии. С помощью экипажа и аварийных служб серьезные последствия этого столкновения удалось предотвратить. После осмотра корпуса плавтехбазы специалистами Госатомнадзора России был сделан вывод, что "Имандра" не пострадала⁴⁷.

В недавнем прошлом японская Федерация электроэнергетических предприятий на протяжении нескольких лет вела консультации с российскими организациями о возможности перевозки по трассе СМП отработанного ядерного топлива (ОЯТ) со своих АЭС на предприятия по регенерации в Англии и Франции⁴⁸.

Таким образом, анализ понятийного аппарата показывает, что существуют следующие проблемы, обсуждаемые в рамках политико-правового диалога, касающихся Северного морского пути:

- акватория СМП достаточно чётко определена на всех уровнях законодательства и имеет некоторые расхождения только по площади покрытия, что связано с непосредственно масштабностью документов, например Полярный кодекс и «Закон о СМП». Однако остаётся неопределённым международный статус СМП, который частью заинтересованных стран, включая США, Южная Корея и некоторые страны ЕС, рассматривается как магистраль, а другим кругом в которую входят прибрежные государства, такие как Канада и Россия как территориальные воды, на которые должна распространяться юрисдикция прибрежных государств.

Понятие транзита также слабо определено в российском национальном законодательстве. Закона, который бы был нацелен на

⁴⁷ Денисенко Е. Плавучая техническая база "Имандра" с отработанным ядерным топливом на борту задела списанную атомную подводную лодку в Кольском заливе [Текст]: Сетевое издание «РИА Новости» / учредитель МИА «Россия сегодня». — 2008. // URL: <http://ria.ru/incidents/20011221/39954.html>

⁴⁸ Сафонов Д. Ядерный караван [Текст] : ежед. дел. газета Известия. — 26.08.2001 // URL: <http://izvestia.ru/news/250872#ixzz3wIMqj2HO> (дата обращения 21.01.2016)

регламентацию транзита по территории страны нет, существует только Проект Федерального закона, который уже третий год находится на рассмотрении в Государственной думе РФ.

Эта ситуация существенно ухудшает условия транзита по территории России, так как другие законы описывают процедуру транзита частично, вызывая множество затруднений для грузополучателей и грузоотправителей, которые вынуждены ознакомиться с минимум пятью документами, перед тем, как направить груз транзитом через территорию России. В тоже время вопросы транзита по акватории СМП ещё менее затрагиваются законами РФ, что приводит к очень редкому их описанию.

Что касается понятия экологических рисков, то, как показывает практика формирования юридических основ в Российской Федерации и в Европейском Союзе, то оно больше всего связано с системой экологической безопасности оценкой возможного загрязнения, вероятности его наступления и тяжести. В Российской правовой базе существует понятие негативного воздействия на окружающую среду, по вероятности наступления которого и оценивается тяжесть экологического риска.

Большое внимание уделяется погодным рискам и связанным с этим техническими вопросами подготовки судна к тяжёлым условиям плавания. Особняком стоят риски от использования тяжелых видов дизельного топлива, которые могут будут изучены во второй части работы, в дискуссии, касаемо Полярного кодекса.

Касательно транзитных грузов – составлен перечень грузов, привезенных в последние пять лет и выделены более опасные. К ним относятся:

- отработанные ядерные отходы
- тяжёлые виды нефтепродуктов
- радиационные материалы
- военная техника и средства снабжения фронта

Глава 2. Политико-правовые вопросы транспортировки международных транзитных грузов

2.1 Основы управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов

На сегодняшний день *транзитная перевозка грузов* по территории РФ осуществляется согласно с:

- Федеральным законом от 08.12.2003 № 164-ФЗ,
- Таможенным кодексом Таможенного союза 2010 г.,
- Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.,
- Международной конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 г. (в редакции Протокола 1999 года).

Согласно со ст. 31 ФЗ от 08.12.2003 № 164-ФЗ⁴⁹: «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности»: «Если иное не установлено федеральными законами, международный транзит осуществляется свободно по железнодорожным, водным, воздушным и автодорожным путям, наиболее подходящим для международных перевозок. При международном транзите не допускаются различия, основанные на флаге, месте регистрации, месте происхождения судна, месте захода, месте выхода или пункте назначения, пункте отправления или каких-либо обстоятельствах, относящихся к собственности на товар, судно или другие транспортные средства, если иное не предусмотрено настоящим Федеральным законом, иными федеральными законами».

⁴⁹ РФ. Законы. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 8 декабря 2003 г. N 164-ФЗ]. — Статья 31. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc> (дата обращения 08.05.2016).

В соответствии с таможенным законодательством Таможенного союза и (или) законодательством РФ⁵⁰: «могут устанавливаться требования о ввозе отдельных видов товаров и транспортных средств на территорию РФ или вывозе отдельных видов товаров и транспортных средств с территории РФ через определенный пункт пропуска через Государственную границу и об их перемещении по определенным маршрутам».

В соответствии со статьёй 125 Конвенции ООН⁵¹ по морскому праву 1982 года: «государство, не имеющее выхода к морю, имеет право на доступ к морю и от него в целях осуществления прав, предусмотренных Конвенцией, в том числе прав, касающихся свободы открытого моря. С этой целью государства, не имеющие выхода к морю, пользуются свободой транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами. В свою очередь, государство транзита в осуществление законного полного суверенитета над своей территорией имеет право принимать все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы права и возможности при осуществлении транзита к морю никаким образом не ущемляли законных интересов государства транзита».

Согласно главе 32 Таможенного кодекса Таможенного союза⁵² 2010 г. («Таможенная процедура таможенного транзита») при процедуре таможенного транзита товары перевозятся без уплаты таможенных сборов, налогов (ст. 205).

⁵⁰ Международное региональное право. Таможенный кодекс Таможенного союза [Текст]: [принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009].— Глава 32, статья 215, пункт 3. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186310#> / (дата обращения 03.05.2016)

⁵¹ Международное право. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) [Текст]: [заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982]. — Статья 125 «Право на доступ к морю и от него и свобода транзита». — Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения 06.05.2016).

⁵² Таможенный кодекс Таможенного союза, UNCLOS // Глава 32, статья 205, пункт 3.

Специальное приложение Е «Транзит» Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 г. (в редакции Протокола 1999 г.) содержит многочисленные нормы, направленные на облегчение формальностей при осуществлении международного транзита (Россия присоединилась к указанной Конвенции в соответствии с Федеральным законом от 03.11.2010 № 279-ФЗ). К примеру, согласно Стандартному правилу 3 Специального приложения Е⁵³ товары, перевозимые в режиме таможенного транзита, не облагаются пошлинами и налогами; национальное законодательство устанавливает лиц, ответственных перед таможенной службой за соблюдение обязательств, вытекающих из режима таможенного транзита, в частности за обеспечение представления товаров в таможенный орган назначения в неизменном состоянии в соответствии с условиями, установленными таможенной службой (Стандартное правило 4). В соответствии Стандартному правилу 6 любой коммерческий или транспортный документ, в котором изложены важные сведения, принимается в качестве описательной части декларации на товары для таможенного транзита. В соответствии со Стандартным правилом 13, «если таможенная служба устанавливает срок для таможенного транзита, он должен быть достаточен для транзитной операции». Стандартным правилом 20 установлено, что товары могут быть перегружены из одного транспортного средства в другое без разрешения таможенной службы при условии, что таможенные пломбы и крепежные приспособления не взломаны и не нарушены. В соответствии со Стандартным правилом 23 национальное законодательство не должно предусматривать никаких других условий для завершения

⁵³ Международное право. Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур [Текст]: [В ред. Протокола от 26.06.1999] .— Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106124/ (дата обращения 13.05.2016).

таможенного транзита, кроме представления товаров и соответствующих деклараций на товары таможенному органу назначения в любые установленные сроки. Нужно подчеркнуть, что по Правилу 24 таможенный орган должен незамедлительно произвести завершение операций таможенного транзита, как только товары попадают под его контроль.

Таким образом, участие России в Специальном приложении Е будет способствовать более быстрому прохождению транзитных грузов по нашей территории.

Как указывается в пояснительной записке к законопроекту, в настоящее время в России отсутствуют гарантии иностранным грузовладельцам по срокам, ритмичности и сохранности доставки транзитных грузов. К тому же, для иностранных грузовладельцев является чрезмерно сложной законодательная и судебная система России и слабая защищенность иностранных лиц в российских судах при решении спорных вопросов, связанных с транзитом грузов. По мнению авторов законопроекта, действующее российское законодательство, в том числе транспортные уставы и кодексы, нормативные правовые акты Правительства РФ, не содержат норм, гарантирующих сроки, ритмичность и сохранность доставки транзитных грузов всеми видами транспорта, особенно при передаче грузов с одного вида транспорта на другой.

Необходимо поддерживать создание единого законодательного акта, который регламентировал бы все вопросы международного транзита грузов. Вместе с тем необходимо обратить внимание на то, что основные положения международного транзита уже урегулированы в указанных выше международных договорах РФ и в

федеральных законах, в том числе транспортных уставах и кодексах. Соответствующие нормы, более четко регламентирующие взаимодействие сторон при осуществлении международного транзита по территории РФ, должны быть приняты на уровне Правительства РФ и соответствующих федеральных органов исполнительной власти.

Политика открытости СМП для иностранных грузоотправителей началась с предложений советских лидеров, носящих имя «Мурманские инициативы» 1987 г. В них указывалась принципиальная готовность Советского Союза предоставить ледоколы для проводки иностранных судов при условии нормализации международной обстановки. В основной части выступления Президент М.С. Горбачев предложил разделить военные и невоенные факторы, присутствующие в Арктике, и выдвинул следующие инициативы⁵⁴:

1. Создание безъядерной зоны в Северной Европе. Лидер от имени СССР выразил готовность выступить гарантом для государств-участников такой зоны.

2. Ограничение военно-морской активности в прилегающих к Северной Европе морях, – было предложено начать соответствующие консультации между ОВД и НАТО, в том числе и по мерам доверия. Также высказана мысль о прекращении проведения ядерных взрывов на Новой Земле при условии их прекращения или сведения до минимума в США.

3. Мирное сотрудничество по рациональному освоению ресурсов Севера и Арктики. Высказана идея создания единой энергетической программы. С учетом больших неосвоенных запасов

⁵⁴Смирнов А. И. Мурманский коридор: / Рос.-норв. сотрудничество в Баренцевом регионе. — Мурманск: Изд.-полиграф. предпр. «Север», 1998. — С. 30-31.

нефти и газа, в предложениях содержался призыв к созданию смешанных фирм для разработки североморского шельфа, а также в целях совместного использования ресурсов Кольского полуострова были приглашены заинтересованные компании из Канады и Норвегии.

4. Научное исследование Арктики. Высказано предложение провести в Мурманске международную конференцию, координирующую научные исследования арктического региона, также и в направлении исследования проблематики коренного населения Севера.

5. Охрана окружающей среды Севера. Михаил Сергеевич предложил совместно с североевропейскими странами разработать объединенный комплексный план охраны окружающей среды Севера, включая и мониторинг радиационной безопасности во всех средах.

6. Северный морской путь. В зависимости от нормализации международных отношений Горбачев дал обещание открыть СМП для прохода иностранных судов при советской ледокольной проводке (с правом захода в советские порты).

«Мурманские инициативы» были хорошо восприняты общественностью во всем мире. Их особенность состоит в том, что они учитывали интересы всех государств североевропейского региона при неуклонном соблюдении принципа равенства и одинаковой безопасности в отношении всех стран, так или иначе затрагиваемых предложенным урегулированием.

Многосторонние меры по охране морской среды, имеющие отношение к Арктике:

1) Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 год. Лондон, ИМО;

- 2) Конвенция о континентальном шельфе 1958 г. Женева, ООН;
- 3) Конвенция об открытом море 1958 г. Женева, ООН;
- 4) Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. Брюссель, ООН;
- 5) Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. Брюссель, ООН;
- 6) Конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г. Брюссель, ООН;
- 7) Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. Лондон, ИМО;
- 8) Конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 гг. (МАРПОЛ 73/78, 6 Приложений). ИМО, Лондон;
- 9) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Часть XII «Защита и сохранение морской среды»). Рио де Жанейро;
- 10) Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. ИМО, Лондон;
- 11) Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. ИМО, Лондон;
- 12) Конвенция о контроле за вредными противообрастающими системами на судах 2001 г. ИМО, Лондон;

13) Конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 года (не вступила в силу).

Региональные меры по охране морской среды Арктики:

1) Меморандум о взаимопонимании о контроле государства порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе 1993 г. (Токийский меморандум, ИМО);

2) Меморандум о взаимопонимании о контроле государства порта 1982 г. (Парижский меморандум, ИМО);

3) Полярный кодекс, ИМО (дополнения к МАРПОЛ 73/78; дополнительная глава 14 к СОЛАС);

4) Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. Арктический совет

Международное сотрудничество.

Успешным примером мировой практики пространственного плана управления морской деятельностью является «Комплексный план управления Баренцевым морем и акваторией вокруг Лофонтенских островов», разработанный в период 2002 – 2006 годов Норвегией. В 2011 году он был обновлен Правительством Норвегии. План является примером применения экосистемного подхода к комплексному управлению различными видами экономической деятельности на море: добычей нефти и газа, рыбной ловлей, морским судоходством, природоохранной деятельностью. Документ рассчитан на период до 2020 г. Он носит рекомендательный характер, но его должны принимать во внимание министерства и ведомства, принимающие решения о реализации конкретных проектов. Этим

документом определяются морские районы, в которых не должна вестись добыча углеводородов, устанавливается порядок осуществления рыболовства, создания особо охраняемых районов. Распоряжением Правительства РФ от 20 декабря 2012 г. № 2433-р «О государственной программе РФ «Развитие науки и технологий» была принята новая редакция Федеральной целевой программы «Мировой океан». Целью программы в том числе является разработка мероприятий по комплексному управлению прибрежными зонами (в рамках стратегий и программ комплексного социально-экономического развития приморских регионов, развития прибрежных муниципальных образований), морскими ресурсами и пространствами. «Разработка методологии морского пространственного планирования и плана комплексного (интегрированного) управления морским природопользованием в Баренцевом море с учетом международного опыта и наилучших практик использования трансграничных ресурсов». Государственный контракт на проведение научно-исследовательских работ был заключен в апреле 2013 г. с Государственным океанографическим институтом им. Н.Н. Зубова.

Вторым проблемным местом для международной работы является Берингов пролив. В связи с возрастанием интенсивности судоходства в Арктике все более актуальным становится вопрос о его законодательном регулировании в самом «узком месте» — в Беринговом проливе. Для того чтобы не был нанесен непоправимый ущерб отличающимся большой биологической продуктивностью экосистемам Берингова моря.

В силу признания международного статуса Берингова пролива⁵⁵ по нему могут проходить суда из всех стран мира на основе принципа «транзитного прохода», не запрашивая разрешения ни у РФ, ни у США и не подпадая под действие законодательства этих стран. Государственная граница РФ и США проходит посередине пролива, между о. Ратманова (о. Большой Диомид) на российской стороне и о. Малый Диомид – на американской. Таким образом, полномочиями по регулированию транзитного прохода судов через Берингов пролив, имеющий международный статус, обладает только ИМО.

С точки зрения арктического судоходства Берингов пролив для России и США является самым проблемным районом. Ширина прохода в самом узком месте составляет всего 44 морских мили (81 км), он является единственным путем для прохода из Тихого океана в Атлантический и обратно. Кроме того, это единственный путь, по которому морские млекопитающие (гренландский кит, белуга, серый кит и морж) мигрируют весной на север, из Берингова в Чукотское море, а осенью – обратно на юг. Коренные народы – чукчи, инуиты и сибирские юпики, проживающие по обе стороны пролива, – занимаются традиционной охотой, часто вдали от суши и в тех местах, которые, вероятно, станут основными судоходными коридорами в районе Берингова пролива.

Арктический Совет в своем докладе⁵⁶ о состоянии судоходства в Арктике отмечает наличие всех типов судов в Беринговом проливе, в том числе сухогрузы, контейнеровозы, военно-морские суда,

⁵⁵ Руфи Р., Хантингтон Г. Судоходство в Арктике — путь к российско-американскому сотрудничеству /перевод с английского/ – Ст.: Российский совет по международным делам, 2013 // URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=4805#top-content (доступ 13.05.2016)

⁵⁶ Арктический совет. Законы. Отчет по оценке арктического судоходства, 2009 Р.144 / Arctic Marine Shipping Assessment Report [Текст]: Официальный сайт Арктического совета // URL: http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf (дата обращения 27.04.2016).

промысловые суда, вспомогательные суда и буксиры, пассажирские лайнеры и круизные яхты, танкеры и баржи. По данным Береговой охраны США, в 2013 г. через пролив было совершено около четырехсот транзитных проходов, при этом, некоторые суда совершили более одного перехода.

Полярный кодекс

Наиболее жесткие требования к судам, утверждённые в законодательных актах предъявляют РФ и Канада. Определенные, хотя и намного менее жесткие запросы к судам, осуществляющим плавание в водах Гренландии, предъявляет Дания. Наиболее либеральный режим судоходства – в США и Норвегии, хотя и они в последнее время вводят отдельные ограничительные меры. США – для защиты морских животных. Норвегия же ввела запрет на использование судами тяжелых видов топлива. Судоходство в центральной части Северного Ледовитого океана на сегодняшний день эпизодическое – оно не регулируется никакими специальными нормами. Здесь применимы только универсальные нормы, в частности, международных конвенций по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) и по предотвращению загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ). С уменьшением водной поверхности, покрытой льдом, и интенсификацией арктического судоходства встал вопрос о разработке ИМО не факультативных, а обязательных для исполнения правил – Полярного кодекса.

Основная цель документа – обеспечение безопасной эксплуатации судов и предотвращение загрязнения в полярных водах. Обсуждение соответствующих положений ведется в двух комитетах

ИМО – по безопасности на море (подкомитет по проектированию и оборудованию судов) и по защите морской среды.

Положения кодекса с 2017 года начнут работать как в Арктике, так и в Антарктике, но применимые нормы способны отличаться в каждом из этих регионов с учетом особенностей мореплавания. Начиная с 1 января 2018 года, суда, построенные до этой даты, должны соответствовать требованиям Кодекса на момент прохождения очередного либо восстановительного регистра (инспекции). Требования к конструкции и оборудованию судов, подготовке экипажей и предотвращению загрязнения морской среды разработаны на основе оценки рисков, которым суда могут подвергаться в различной ледовой обстановке. Судам будет требоваться свидетельство для плавания в полярных водах, выдаваемое морской администрацией страны флага или соответствующим классификационным обществом.

Основным препятствием для вступления в силу Кодекса на территории России стали высокие природоохранные стандарты – но, прежде всего, это экономический вопрос.

Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике⁵⁷ было подписано 15 мая 2013 года, тогда же было принято Практическое руководство, не являющееся юридически обязательным, но имеющее в структуре подробное описание практической реализации соглашения. В преамбуле к нему описываются два основных принципа, на которых базируется документ. «Загрязнитель платит» –

⁵⁷ Международное региональное право. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике [Текст]: [Одобрено распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. N 769-р]. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=556189> (дата обращения 03.06.2016)

все расходы, связанные с предотвращением и ликвидацией загрязнения нефтью, возмещает его виновник. Второй принцип обязывает участников соглашения предпринимать меры по предотвращению загрязнения.

В соглашении определена территориальная сфера, на которую оно распространяется. В неё входят: морские районы, в отношении которых соответствующее государство-участник осуществляет в соответствии с международным правом суверенитет, суверенные права или юрисдикцию, включая его внутренние воды, территориальное море, исключительную экономическую зону и континентальный шельф, к северу от южных границ, указанных в ст. 3 соглашения. Для Российской Федерации эта граница проходит по береговой линии Белого, Баренцева и Карского морей, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского морей и в устьях рек, впадающих в эти моря, – от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря.

Соглашение определяет порядок действий сторон в случае получения информации о загрязнении или возможном загрязнении нефтью, закрепляет обязанность уведомлять другие государства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты соответствующим инцидентом (ст. 6). Соглашение также содержит ряд правил, закрепляющих порядок обращения государств друг к другу с просьбой об оказании помощи, возмещении расходов, связанных с оказанием помощи, обменом информацией, проведением совместных учений и сотрудничества.

Одной из основных общих, призывающих к бережному использованию моря в качестве транспортной магистрали резолюций

ООН является ежегодный отчёт ООН «Экономическое и социальное поручение для Азиатско-тихоокеанского региона» в который входит резолюция 71/6, содержащая отсылки на Конвенцию ООН 1982 года, Резолюцию ООН 70/7 от 8 августа 2014 года, Союза Декларация по совершенствованию Морского транспорта и связанных услуг в тихоокеанском регионе от 23 мая 2012 года, отчёту Рабочей группы по устойчивому развитию A/68/970, подписанный, в числе других государств, Россией⁵⁸.

В общем смысле базовым законом для СМП служит Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода:

- e) «без промедления следуют через пролив или над ним;
- f) воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;
- g) воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;
- h) соблюдают другие соответствующие положения настоящей Части.

2. Суда при транзитном проходе:

⁵⁸ Международное региональное право. Экономическое и социальное развитие, официальный отчёт [Текст]: [E/2015/39 E/ESCAP/71/42, ООН, 2015, P.20].— Официальный сайт Экономической и социальной комиссии тихоокеанского регионального дома // URL: http://www.unescap.org/sites/default/files/E71_42E.pdf (дата обращения 18.04.2016)

с) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждений столкновения в море;

d) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов».

2.2 Органы управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов

На международном уровне

‘TIR’ – Transports Internationaux Routiers / «Международные Дорожные Перевозки» является Международной системой таможенного транзита (МДП). Это единственная универсальная транзитная система, разрешающая транзит товаров из страны отправления в страну назначения, под таможенными печатями и пломбами, с признанием мер таможенного контроля признаются на протяжении всей перевозки. Система значительно уменьшает административные и финансовые затраты получателя, и уплата таможенных пошлин и налогов, в отношении которых существует риск неуплаты, обеспечивается международной гарантией⁵⁹.

Международная морская организация (ИМО)⁶⁰, начавшая работать в 1959 году, отвечает за повышение надежности и безопасности судоходства в сфере международной торговли и за предотвращение *загрязнения моря* с судов.

⁵⁹ Система Международных дорожных перевозок // Общая информация, URL: https://www.iru.org/ru_iru_about_tir , дата обращения 21.01.2016

⁶⁰ Международная морская организация ИМО // Официальный сайт ИМО, URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/> , дата обращения 13.05.2016

ИМО обеспечивает механизмы для сотрудничества между правительствами в формировании норм и правил, связанных с техническими вопросами, влияющими на международное судоходство, для содействия принятию максимально осуществимых стандартов безопасности и эффективности морского судоходства, а также для охраны морской среды через предотвращение и борьбу с ее загрязнением судами.

МАГАТЭ – Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ) – это ведущий мировой форум научно-технического сотрудничества в области мирного использования ядерных технологий. МАГАТЭ, созданное в рамках ООН в 1957 году⁶¹.

Публикации, посредством которых МАГАТЭ устанавливает нормы, выпускаются в Серии норм МАГАТЭ по безопасности. В этой серии охватываются вопросы *ядерной безопасности, радиационной безопасности, безопасности перевозки и безопасности отходов*.

ЮНЕП – Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде созданная в 1972 году. Её цель состоит в обеспечении руководства и поощрении партнерства в области бережного отношения к окружающей среде путем создания возможностей для улучшения качества жизни государств и народов без ущерба для будущих поколений.

Являясь главным органом Организации Объединенных Наций в области окружающей среды, ЮНЕП разрабатывает глобальную экологическую программу, содействует реализации природоохранной

⁶¹ Международное агентство по атомной энергии // Общая информация с официального сайта URL: <http://www.un.org/ru/ga/iaea/>, дата обращения 13.05.2016

составляющей устойчивого развития в рамках системы ООН, неуклонно выступает в защиту природной среды земного шара.

Региональный арктический уровень

Арктический совет (АС) – международная региональная структура, призванная содействовать сотрудничеству в области охраны окружающей среды и обеспечения устойчивого развития приполярных районов. В его составе две рабочие группы, непосредственно отвечающие за транспортную безопасность на море:

- Рабочая группа по предотвращению чрезвычайных ситуаций, готовности к ЧС и реагированию на ЧС (EPPR);
- Рабочая группа по защите арктической морской среды (PAME).

Таможенный союз – форма торгово-экономической интеграции Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, предусматривающая единую таможенную территорию, в пределах которой во взаимной торговле товарами с единой таможенной территории не применяются таможенные пошлины и ограничения экономического характера. Стороны применяют единый таможенный тариф и другие единые меры регулирования торговли товарами с третьими странами⁶².

Европейская экономическая комиссия ООН – это одна из пяти региональных комиссий Организации Объединенных Наций. Она была учреждена в 1947 году Экономическим и Социальным Советом ООН (ЭКОСОС) с целью развития экономической деятельности и укрепления экономических связей внутри региона ЕЭК ООН и между

⁶² Таможня без границ [Текст]: Электронное издание «Наука и технологии России» // URL: http://www.strf.ru/material.aspx?CatalogId=221&d_no=32118#.V17lhruLTIU (дата обращения 13.05.2016)

этим регионом и остальным миром. В настоящее время ЕЭК ООН сосредоточивает свои усилия на строительстве экономической и социальной Европы завтрашнего дня. Многочисленные мероприятия ЕЭК ООН в области транспорта, окружающей среды, статистики, энергетики, торговли, экономического сотрудничества и интеграции, а также технического содействия позволяют ей решать большинство задач XXI века.

ЕЭК ООН служит для правительств региональным форумом для разработки конвенций, норм и стандартов с целью гармонизации действий и облегчения обмена мнениями между государствами-членами. Выполняя эту функцию, ЕЭК ООН обеспечивает гарантии безопасности и качества потребителям, помогает охранять окружающую среду, упрощает процедуры торговли, а также способствует более тесному единению государств-членов внутри региона и их более полной интеграции в мировую экономику.

На национальном уровне Российской Федерации:

Министерство транспорта РФ является федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, осуществляющим функции по выработке госполитики в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства, морского, внутреннего водного, железнодорожного, автомобильного, городского электрического и промышленного транспорта, дорожного хозяйства, обеспечения безопасности судоходных гидротехнических сооружений, обеспечения транспортной безопасности, регистрации прав на воздушные суда, и организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению движением на автодорогах. В его составе:

Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта:

- Отдел безопасности на морском и речном транспорте
- Отдел судоходства
- Отдел портов
- Отдел координации, анализа и прогнозирования
- Отдел внутренних водных путей

Исполнительная власть в структуре:

- Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ (Росморречфлот)

Федеральное государственное казенное учреждение «Администрация Северного морского пути» «создано распоряжением Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р на основании пункта 3 статьи 5.1 Федерального закона от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» для осуществления организации плавания судов в акватории Северного морского пути. Основными целями деятельности Учреждения являются обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории СМП⁶³».

На международном уровне в данный момент в качестве основ управления экологическими рисками в Арктических водах используется 13 конвенций, первая из которых вступила в силу в 1954 году и 4 региональных соглашения, самым свежим из которых

⁶³ ФГКУ Администрация Северного морского пути» // Официальный сайт, общая информация http://www.nsra.ru/ru/celi_funktsii/

является Полярный кодекс, который вступит в силу в январе 2017 года.

Эти договоры имеют различную направленность, но основным вектором их работы является предотвращение загрязнения морской среды различными выбросами с судов в том числе и в воздух. На второй ступени защиты находится комфортное существование экипажа и его безопасность. Среди последних принятых документов наметилось увеличение заботы о предотвращении возможных на море, а также организация мер по накоплению средств для готовности к возможным происшествиям.

Управление экологическими рисками на национальном уровне по большей части осуществляется тремя Федеральными законами, в том числе: «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»⁶⁴, ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации»⁶⁵, ФЗ «Об охране окружающей среды»⁶⁶.

Исследование показало, что с учётом особенностей экологических проблем Арктической зоны Российской Федерации необходимо разработать дополнительные методики для определения ущерба в типичных ситуациях его причинения в условиях:

- разливов нефтепродуктов, нефти и других загрязняющих веществ в районах, покрытых льдом;

⁶⁴ РФ. Законы. Об исключительной экономической зоне Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон от 17.12.1998 N 191-ФЗ] . — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_21357/ (дата обращения 13.05.2016)

⁶⁵ РФ. Законы. О континентальном шельфе Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон от 30.11.1995 N 187-ФЗ] . — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8560/ (дата обращения 17.05.2016)

⁶⁶ РФ. Законы. Об охране окружающей среды [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 10.01.2002 № 7-ФЗ] . — Статья 1. «Основные понятия». — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34823/ (дата обращения 12.04.2016)

- загрязнения прибрежных территорий по причине разливов нефти с судов и нефтедобывающих платформ;
- несанкционированного размещения отходов в районах, покрытых льдом;
уничтожении и повреждении почвенного слоя и растительного покрова тундры при движении транспортных средств, проведении земляных, строительных, геолого-разведочных и иных работ;
- повреждения любого вида сельскохозяйственных угодий, как олени пастбища.

Как показал проведенный анализ, действующее законодательство Российской Федерации в природоохранной сфере практически не учитывает природно-климатические и иные географические условия Арктической зоны Российской Федерации и возможные экологические угрозы. В связи с этим возможна разработка проекта федерального закона «Об особых режимах природопользования и охраны окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации».

Остаются не реализованными применительно к особым условиям Арктической зоны Российской Федерации вытекающие из положений Конвенции ООН по морскому праву (статьи 194, 201, 207, 208, 210, 211, 221, 234) возможности РФ предусматривать все необходимые меры по предотвращению загрязнения морской среды всеми видами источников загрязнения (суда, разведочные и добычные устройства, захоронение отходов, деятельность на морском дне, выбросы в атмосферу, источники на суше) и при морских авариях.

Следует также отметить, что в других приарктических государствах есть как общие нормативные правовые акты

природоохранного характера, содержащие отдельные положения относительно арктических районов, так и специальные законы, сфера действия которых ограничена арктическими районами. Такими примерами являются законы Канады⁶⁷ о предотвращении загрязнения арктических вод, об освоении океанов и об установлении особо охраняемых районов арктических морей, закон Норвегии о защите окружающей среды на Шпицбергене⁶⁸ и другие. Этот положительный опыт правоприменительной практики зарубежных государств может быть использован при подготовке российского законопроекта.

Большинство международных Конвенций и других управляющих документов приняты на уровне Организации Объединённых наций и отдельно Международной морской организации. На региональном уровне эту роль по большей части выполняет Арктический совет. В Российской Федерации непосредственным исполнителем законов, а также контролирующим органом выступает министерство транспорта РФ, в которое также входит Государственная морская спасательная служба.

⁶⁷ Канада. Законы. О предотвращении загрязнения пространств арктических вод, примыкающих к континенту и островам Канадской Арктики / Arctic Waters Pollution Prevention Act, R.S.C., Ottawa, 1985, с. A-12 [Текст]: Justice Laws Website government of Canada // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html#h-1> (дата обращения 17.05.2016).

⁶⁸ Норвегия. Законы. О защите окружающей среды на Шпицбергене, 2001 / Act of 15 June 2001 No.79 Relating to the Protection of the Environment in Svalbard [Текст]: The Ministry of Climate and Environment's of Norway // URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/svalbard-environmental-protection-act/id173945/> (дата обращения 17.05.2016).

Глава 3. Практика транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путём

3.1 Роль и место СМП в транспортировке международных транзитных грузов

В связи с особым географическим положением, у северного морского пути есть возможность стать важным связующим звеном между мощными Европейским и Азиатско-Тихоокеанским экономическими центрами. Международные маршруты, пролегающие через проход, по сравнению с южными маршрутами через Суэцкий и Панамский каналы короче в 1,5 раза⁶⁹ (см. схему 3).



Кроме того, плавание через Суэцкий и Панамский каналы сопряжено с рядом ограничений, самые значимые – по размерам и

⁶⁹ Пэрис К. Китайские контейнеровозы осваивают Северный морской путь [Текст] : ежед. америк. дел. газета The Wall Street Journal / учредитель News Corporation. — 2013, август № 185 (6). — 2,1 млн экз.

осадке судов⁷⁰. При использовании высокоширотных коридоров такие ограничения на СМП снимаются. К тому же, в системе международных транспортных трасс Запад – Восток – Запад уменьшается расстояние транзитного плавания по «арктической дуге большого круга»⁷¹.

Вместе с тем, необходимо сказать, что в 2014 г. наметилась стагнация транзита по СМП иностранными грузоотправителями, медленно происходит улучшение качества услуг в акватории трасс. Спад объемов транзита в СМН уже назвали «временной заморозкой»: "Северный морской путь в 2014 г. впал в депрессию: маяю грузов, мало судов, много льда"⁷². Динамика транзитного грузопотока, растущего после 2010 года, в самом деле, начинает замедляться. По данным Минтранса России, в 2013 г. перевозка различных грузов по СМН составляла 2.8 млн т. В 2014 г. суммарный грузопоток увеличился до 3.7 млн т. т. е. на 31.6 %. но произошло резкое сокращение тоннажа транзитных перевозок – в 4,3 раза по сравнению с 2013 г. - до 274.3 тыс. т⁷³. Сократилось количество транзитных проходов по Севморпути с 37 в 2013 году до 23 рейсов в 2014.

«Севморпуть» является сегодня реально внутренней транспортной магистралью РФ, пока неконкурентоспособной в сравнении с южным морским торговым путём через Суэцкий канал, что вытекает из показателей роста объемов внутренней перевозки грузов и падения транзита. Развитие магистрали в ближайшие 15-20 лет будет определяться потребностями прибрежных территорий,

⁷⁰ Лукин Ф. Анализ деятельности Северного морского пути – Статья.: Вестник МГТУ, 2015 год, стр. 467-475.

⁷¹ Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н. Северный морской путь в проблеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. – 2006. - № 3 – С. 29-36.

⁷² Северный морской путь: временная заморозка [Электронный ресурс]. URL: <http://chinalogist.ru/article/analitika> (доступ 22.04.2016)

⁷³ Объем перевозок по Севморпути растёт [Электронный ресурс] // URL: <http://www.rosatom.ru/journalist>

северного завоза, имеющихся прогнозов по объемам добычи углеводородов в акватории СЛО и на суше Арктической зоны России и ёмкостями двух рынков сбыта – тихоокеанского и атлантического. Основное увеличение грузопотока СМП связано с развитием отечественных ТЭК, - металлургии, химии. Реализация проектов "Ямал СПГ", порта Сабетта в полном объеме спровоцирует рост экспорта СПГ и газоконденсата в 2021-2038 гг. на 17,6 млн т. "Газпром нефть" планирует увеличение вывоза нефти с Новопортовского месторождения в 2017-2027 гг. по 5 млн т ежегодно. Добыча сырой нефти ОАО "Пайяха" в 2018-2028 гг. ожидается в 3 млн т ежегодно. Однако существует угроза, что уже через несколько пятилеток СМП станет менее конкурентоспособным путём по сравнению с Транссибирской железнодорожной магистралью, БАМом, проектом строительства высокоскоростной железной дороги Пекин - Москва в рамках масштабного "Экономического пояса Шелкового пути". Новая высокоскоростная железнодорожная магистраль от Пекина до Москвы 7 000 км сократит время с 5 дней до 30 часов. Примерная стоимость строительства составит 1,5 триллиона юаней или \$242 миллиарда. Построить новые ветки планируется максимум за 10 лет.

Международная транспортная артерия, обеспечивающая как вывоз сырья на мировые рынки, так и транзитный грузопоток, может быть сформирована исключительно на третьей фазе последовательного развития СМП. Первая фаза увязывается М. Н. Григорьевым «с традиционными функциями северного завоза и вывоза продукции с уже действующих производств, обеспечения реализации крупных инвестиционных проектов ("Ямал СПГ", порт Сабетта, Новопортовское месторождение). На второй фазе

развивается транспортная, портовая инфраструктура, обеспечивается навигационное и гидрографическое обеспечение и решаются другие задачи»⁷⁴.

В «Транспортной стратегии РФ до 2030 года»⁷⁵, говорится, что *«стратегическая роль международных транспортных коридоров для России состоит в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего и Среднего Востока, стран Азии с Северной Америкой»*⁷⁶. СМП, в свою очередь, входит в Единую арктическую транспортную систему и является её важнейшей коммуникационной инфраструктурой».

Однако преимущества транзита по СМП по сравнению с транзитом по Транссибу есть только в период летне-осенней навигации (июль-октябрь). Так как в перспективе пропускная способность Транссиба может значительно превзойти пропускную способность СМП, в этом случае северный проход утратит конкурентоспособность даже в условиях летней навигации. Вместе с тем, СМП имеет явные преимущества перед Транссибом при перевозке массовых транзитных грузов (леса, металлов, удобрений) в страны АТР из европейской части России.

⁷⁴ Михаил Григорьев: Развитие Севморпути будет последовательным [Текст]: [новость университета] . — Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова . — 2015// URL: <http://narfu.ru/life/news/university/218135/>

⁷⁵ РФ. Законы. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Текст]: [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. — Министерство транспорта РФ // URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 17.05.2016).

⁷⁶ Чумляков К.С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок [Текст]: : информ. аналит. журн. / Издательство Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития РФ Российский внешнеэкономический вестник. — 2001 — . — Ст. : Стр. 62-67. — ISSN: 2072-8042 // URL: <http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1442586> (дата обращения: 15.05.2016)

С повышением интереса к арктической трассе со стороны иностранных и отечественных грузоотправителей и грузополучателей, а также со значительным уменьшением площади льдов в Арктике, стало расти количество рейсов по СМП. Международные транзитные грузы вносят существенный, но не основной вклад в формирование грузопотоков.



Диаграмма 1 Доля международных транзитных грузов в общем грузопотоке по Северному морскому пути в период с 2011 по 2015 год.

Время года, а также назначение судна вносят вклад в длительность его нахождения на трассе. К примеру, большой вклад в увеличение средне-судового количества суток на СМП в 2014 году внесли два судна – российское пассажирское «Капитан Хлебников» и шведский научно-исследовательский ледокол «ОдИн», которые суммарно провели в акватории 116 суток. С наступлением холодного и штормового осеннего периода время нахождения судна на трассе увеличивается в среднем на 1,5 – 3 суток к минимальному во второй и третьей декаде июля и первых декадах августа.



Диаграмма 2. Время нахождения на трассе СМП

Статистические данные⁷⁷ по перевозкам грузов СМП позволяют сделать следующие выводы о текущей ситуации с транспортировкой грузов:

- максимальное количество проходов по СМП приходится на период с наилучшей ледовой обстановкой - июль/август
- скорость прохождения маршрута напрямую зависит от штормовых кондиций моря
- геополитическая обстановка оказывает значительное влияние на количество международного транзита грузов, значительное уменьшение зарегистрировано в 2015 году по сравнению с 2014, независимо от ледовой обстановки

3.2 Политика по экологической безопасности РФ и транспортировки международных транзитных грузов

Возрождение и развитие СМП даст дополнительный стимул его интеграции в мировую транспортную систему в качестве самостоятельного Евроазиатского транспортного коридора, что

⁷⁷ Статистические данные информационного офиса СМП. Мурманск, Россия; Киркенес, Норвегия // URL: <http://www.arctic-lia.com/NSR/> (дата обращения 21.01.2016)

позволит РФ укрепить свое положение в системе международных хозяйственных связей. Как говорится в «Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года⁷⁸»: «для инновационного развития транспортной системы России важную роль будет играть развитие СМП с созданием соответствующей инфраструктуры в арктическом бассейне. Прежде всего, это имеет смысл для осуществления коммерческих перевозок, значительный объём которых должны занять транзитные». Согласно документу, для развития СМП в области материального обеспечения безопасности судоходства до 2020 года планируется провести следующие работы:

- «строительство 3 универсальных атомных ледоколов класса РМРС Icebreaker9 A2 с мощностью на валах около 60 МВт;
- строительство 3 дизель-электрических ледоколов класса РМРС Icebreaker8 AUT2 мощностью на гребных валах около 25 МВт;
- строительство 2 линейных ледоколов типа ЛК-16 класса РМРС Icebreaker6 AUT1-ICS с двумя полноповоротными рулевыми колонками мощностью 2*8 МВт;
- строительство 3 гидрографических лоцмейстерских судов класса РМРС КМ* Arc7;
- строительство 3 мелкосидящих лоцмейстерских судов класса РМРС Ice3.

В области строительства новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений:

⁷⁸РФ. Законы. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Текст]: [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. — Министерство транспорта РФ // URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 17.05.2016).

- развитие нефтеперегрузочного комплекса в бухте Козьмино (порт Восточный) для увеличения мощности на 15 млн т;
- развитие производственных мощностей до 8 млн т угля ОАО «Дальтрансуголь» (порт Ванино);
- строительство морского порта Сабетта (п-ов Ямал), мощностью 30,7 млн т, в т.ч. СПГ – 25 млн т, ГК – 2,2 млн т, нефть – 3,5 млн т;
- строительство морского порта по перевалке СПГ и ГК в районе губы Териберская (Мурманская область).

В области авиационной безопасности:

- разработка системы обеспечения поиска и спасания при проведении авиатранспортных операций в отдалении от берега в акваториях морей Северного ледовитого океана
- совершенствование федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ» в части правил выполнения полетов в особых условиях, в том числе в АЗ РФ, на посадочные площадки морских платформ и судов, в условиях оснащения морских платформ средствами точной навигации.

До 2020 года для модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленной на снижение их негативного воздействия на окружающую среду:

- разработка предложений по комплексу мероприятий по обеспечению экологической безопасности в Арктике;

До 2030 года на объектах СМП:

- модернизация причалов и портовых сооружений в Диксоне, Тикси, Певеке с целью базирования аварийно-спасательных и гидрографических судов, хранения имущества аварийно-спасательных групп (АСГ), ликвидации разливов нефти (ЛРН), бункеровки судов топливом, водой, пополнения судовых запасов и ремонта;
- строительство и модернизация береговых средств навигационного оборудования (СНО);
- выполнение площадной съёмки рельефа дна арктических морей по маршрутам транспортировки углеводородного сырья;
- развитие базовой производственной инфраструктуры для создания издательских оригиналов навигационных морских карт, руководств и пособий для плавания;
- создание береговых производственно-технологических комплексов по ремонту средств навигационного оборудования в Архангельске, Тикси, Зеленом Мысе, Певеке.

Строительство новых портов и перегрузочных комплексов для комплексного освоения новых территорий и месторождений:

- строительство специализированного угольного перегрузочного комплекса в бухте Мучке (порт Ванино) мощностью 45 млн т;
- строительство угольного порта в районе мыса Изыльметьева (порт Шахтерск, Сахалинская область) мощностью 10 млн т.

Также для успешной работы предполагается совершенствование государственного регулирования цен в сфере услуг в портах,

аэропортах и по использованию инфраструктуры внутренних водных путей:

- осуществление государственного регулирования услуг субъектов естественных монополий по ледокольной проводке судов, ледовой лоцманской проводке судов в акватории Северного морского пути;

Для решения задачи модернизации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, направленной на снижение их негативного воздействия на окружающую среду конкретно в Арктике, предусматривается разработка комплекса мероприятий по обеспечению экологической безопасности в Арктике, включающего создание портов-убежищ, ремонтных баз и приемных портовых сооружений для судовых отходов».

Министерством чрезвычайных дел идёт создание и модернизация комплексных аварийно-спасательных центров в Арктике, которые должны стать базой для

3.3 Совершенствование механизма координации и регулирования рисков при транспортировке международных транзитных грузов через СМП

Развитие транзитного потенциала и укрепление позиций на международных рынках является одной из главных геополитических и геоэкономических задач, как для России, так и для любого государства.

Прежде всего, для сокращения экологических рисков требуется модернизация инфраструктуры, которая ведется уже сегодня, но, как мы можем видеть из практического исполнения планов

Правительства⁷⁹, немного медленнее, чем прописано в законах. Тем не менее, строятся новый порт Сабетта, аварийно-спасательные центры МЧС⁸⁰, обновляется навигационное и гидрографическое обеспечение. По словам С. К. Шойгу⁸¹, на архипелагах Новосибирские острова, Новая Земля, Земля Франца-Иосифа и на острове Врангеля продолжается создание современной военной инфраструктуры - восстанавливается аэродромная сеть, строятся военные городки замкнутого цикла и единая система освещения обстановки в арктической зоне. Активно развивается инфотелекоммуникационная инфраструктура на основе объединенной автоматизированной цифровой системы связи ВС, оптоволоконной кабельной линии общей протяженностью более 8 тысяч км⁸² [3. с. 7-1—811]. Эти проекты двойного применения (оборонительного и гражданского) могут быть использованы для обеспечения безопасности не только непосредственно на Севморпути, но и на высокоширотных трассах Северного-Ледовитого океана при проведении спасательных операций, научных экспедициях, картографии, обеспечении навигации.

Международный фонд охраны животных в «Предложениях по совершенствованию международного законодательства с целью

⁷⁹РФ. Законы. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Текст]: [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. — Министерство транспорта РФ // URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 17.05.2016).

⁸⁰Веселов И.А., Чуприян А.П. «О мерах МЧС России по обеспечению реализации экономических и инфраструктурных проектов в Арктике и созданию системы специализированных аварийно-спасательных центров» // Статья в журнале «Арктика. Экология и экономика» №1, 2011, стр. 48-51

⁸¹Министерство обороны Российской Федерации формирует единую систему освещения обстановки и арктической зоне [Электронный ресурс] // REGNUM. Информационное агентство. URL: <https://regnum.ru/news/polit/1899352.html> (доступ 22.03.2016)

⁸²Галгаш А. В. Жаркий А. П. Шептура В. Н. «Развитие инфокоммуникационной инфраструктуры для формирования единого информационного пространства Арктической зоны России в интересах обеспечения военной безопасности государства и Обеспечение национальных интересов России в Арктике». Труды II Института военной истории. 2014. Т. 9. Кн. I. С. 74-81.

минимизации угроз от судоходства для экосистем Арктики на примере Берингова пролива⁸³» констатирует, что Полярный кодекс недоработан, но представляет собой формат, по которому можно вести дальнейшую работу в будущем.

Региональными мерами, которые могут быть расширены или успешно продублированы в Беринговом проливе и Баренцевом море, являются *меморандумы о взаимопонимании, о контроле государства порта, а также региональные соглашения по обеспечению навигационной безопасности и предотвращению загрязнения морской среды данных акваторий*. Токийский и Парижский меморандумы могут быть расширены для расширения зоны влияния на Берингов пролив. Также может быть создан отдельный Арктический меморандум, который будет включать в сферу своего действия Берингов пролив. Кроме того, в соответствии со ст.43 Конвенции по морскому праву, возможно создание регионального соглашения, участниками которого могут стать прибрежные государства Берингова пролива (США и РФ) и Баренцева моря (Россия и Норвегия), представители промышленности и общественности.

В арктических водах отмечаются существенные погодные и ледовые риски. В Арктике фактически отсутствует современная транспортная инфраструктура, включая портовую, ремонтно-техническую и инфраструктуру обслуживания судов. Следует подчеркнуть необходимость существенного наращивания в удаленных морских районах Арктики сил и средств для организации поиска и спасания, предупреждения и ликвидации последствий аварий, включая возможные разливы нефти. В данный момент идёт

⁸³ С.Ю. Фомин отчёт по гранту № WWF613/RU013206/1/GLM от 20.03.2015 г. URL: Доступ от 27.04.2016, стр. 2



активное создание комплексных аварийно-спасательных центров в Арктике. На карте ниже представлено управление системой безопасности в Арктической зоне⁸⁴.

Предстоит немало сделать для обеспечения адекватной системы мониторинга ледовой обстановки и обеспечения связи с судами. Значительных потоков финансирования требуют гидрографические и картографические работы.

Отдельно выделим актуальные проблемы развития арктической морской транспортной системы⁸⁵:

⁸⁴ Презентация МЧС РФ «О создании системы комплексной безопасности населения и территорий Арктической зоны Российской Федерации», 2014 год // URL: <http://www.innov-rosatom.ru/files/articles/6943c10edd7e37c08adba766634243b9.pdf> (дата обращения: 14.05.2016)

⁸⁵ Навигационно-географический очерк трассы СМП. Электронный ресурс ААНИИ, доступ: http://www.aari.nw.ru/resources/a0011_12/manual_smp/general/smp_general.htm

1. «Проблема загруженности СМП, объем грузоперевозок, который, в свою очередь, будет определять потребности в ледовом и специальном флоте, а также развитию береговой инфраструктуры.

2. Система управления СМП. Как один из вариантов – расширение функций Администрации СМП, осуществляющей контроль над полярным судоходством, проводкой судов, гидрографическим обеспечением на трассах СМП. Наличие в структуре Правительства Министерства морского флота способствовало бы продвижению приоритетных проектов, формирующих стратегию государства в развитии морехозяйственного комплекса, в частности в Арктике.

3. Совершенствование законодательства РФ в части госрегулирования торгового мореплавания, позволяющего однозначно определить статус СМП.

4. Обновление ледокольного флота. Атомные ледоколы, построенные в 1980-х – в начале 1990-х гг, согласно ГОСТу, выработали свой ресурс, несмотря на проведенные работы по продлению ресурса атомных паропроизводящих установок. Линейные дизельные ледоколы, построенные в основном в 1970-е гг., кроме двух однотипных ледоколов "Москва" и "Санкт-Петербург", выпущенных в 2008 и 2009 гг. также подлежат утилизации.

Задачи обновления ледокольного флота решаются в рамках реализации федеральных целевых программ, в которых предусмотрено создание атомных ледоколов мощностью 110-130 МВт, 150-200 МВт; трёх универсальных атомных ледоколов типа ЛК-60Я (они смогут заменить пять находящихся в эксплуатации ледоколов типа "Арктика" и "Таймыр"), четырех дизель-электрических ледоколов типа ЛК-25Д и два дизель-электрических ледокола типа ЛК-18Д4.

Строительство конкурентоспособного ледокольного флота является краеугольным камнем всей арктической транспортной системы. Это одно из немногих направлений, по которому Россия может иметь определенный приоритет.

5. Развитие береговой инфраструктуры, в том числе портов. Арктические порты являются самым слабым звеном СМП. Предполагается модернизация таких арктических портов, как Хатанга, Тикси, Певек, Дудинка, Диксон и создание новых портовых (транспортно-логистических) комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов (Инди́га), морских портов в районе поселков Саббета, Харасавей, Печенга, Варандей.

6. Вопросы навигационной безопасности. Возникает достаточное количество проблем со спутниковой связью как в высоких широтах, так и в коротковолновом диапазоне. Только к 2020 г. планируется развертывание сети контрольно-корректирующих станций ГЛОНАСС/GPS вдоль всех традиционных трасс СМП.

7. Особенности морских арктических транспортных систем. В отличие от обычных морских транспортных систем арктическая система имеет ряд специфических особенностей. Арктическая морская транспортная структура является объектом со сложной структурой, важнейшей ее частью являются крупнотоннажные суда ледового плавания (КСЛП) и ледоколы, обеспечивающие возможность проводки судов в ледовых условиях.

Традиционная тактика ледового плавания, основанная на использовании лидирующего традиционного ледокола, прокладывающего канал во льдах, не может эффективно использоваться для обеспечения перевозок углеводородов современными крупнотоннажными судами. Для эффективной проводки КСЛП одним ледоколом необходима разработка новых

тактических приемов плавания, например, движение КСЛП параллельно каналу, проложенному одним ледоколом. В настоящее время эффективна проводка КСЛП двумя ледоколами.

Вопросы тарифной политики и тарифов, которые значительно превышают тарифы Суэцкого канала, что является одной из причин ограниченного использования иностранными компаниями СМП⁸⁶».

По информации Администрации СМП, качество российской ледокольной проводки не вызывает замечаний у капитанов иностранных судов⁸⁷. Однако период ожидания ледоколов в связи с их нехваткой может быть затянут, что становится причиной недовольства судовладельцев, так как ставит под вопрос главное преимущество СМП – сокращение времени рейса и эксплуатационных расходов. Как пишет чрезвычайный и полномочный посланник, член Международно-правового совета при МИД России Владимир Котляр: «в навигацию 2013 года 36 из 71 проведенного судна (50%) были вынуждены ожидать проводки. Транзитом по СМП прошли 40 из 71, и 18 из них (42%) ожидали проводки от 1 до 6 суток. При каботажных перевозках (без полного транзита по СМП) 18 судов из 31 (58%) ожидали проводки 1–12 суток. Всего же потери от задержки проводки в навигацию 2013 г. составили 125 судо-суток. При ожидаемом увеличении перевозок по СМП эти показатели могут заметно возрасти» (Котляр, 2015).

Экологический императив перехода к "зелёной" экономике всё более становится приоритетным. Концепция "зелёной" экономики не

⁸⁶ Подсветова Т.В. «Транспортная составляющая экономики Арктики», 2014 // Вестник МГТУ, том 17, № 3, 2014 г. стр. 552-555, URL: http://vestnik.mstu.edu.ru/v17_3_n58/552_555_podsve.pdf

⁸⁷ Котляр В. «Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика», 2015 // Информационный портал «Pro-arctic» URL: <http://pro-arctic.ru/23/10/2015/legislation/18692>

абсолютизирует экономический рост в ущерб экологии и социальному благополучию. Важные черты такой экономики – эффективное использование природных ресурсов, снижение экологических угроз и рисков для окружающей среды, предотвращение её деградации, сохранение биоразнообразия и увеличение природного капитала, уменьшение загрязнения, рост доходов и занятости населения. Постепенно в России возникает понимание необходимости баланса между экономическим, экологическим и социальным измерениями.

Экологическая взаимозависимость определяется как качество отношений человек/природа для сохранения окружающей среды, а также арктическая солидарность человеческой деятельности, как способность вести диалог и договариваться о введении ограничений, стандартов, правил поведения людей, бизнеса и государства в Арктике. Будем надеяться, что экологические стандарты поведения больше и больше будут определять деятельность власти и бизнеса, экипажей судов на трассах СМП с учётом принимаемых правовых ограничений и практики правоприменения, реального перехода к "зеленой" экономике.

В результате анализа грузопотока за последние пять лет было выявлено, что Северный морской путь на сегодняшний день является по большей части внутренней транспортной магистралью РФ. Основное увеличение грузопотока маршрута связано с развитием российских ТЭК, металлургии, химии, реализацией проектов "Ямал СПГ", строительства порта Сабетта, с увеличением вывоза нефти с Новопортовского месторождения, с социально-экономическим развитием северных прибрежных территорий, входящих в

Арктическую зону Российской Федерации. Увеличение объёмов транспортировки этой номенклатуры углеводородных грузов должно стать причиной увеличения средств ЛАРН в портах и на всём протяжении маршрута, ужесточения контроля за перевозками и состоянием оборудования, судов, разработки и усовершенствования соответствующей законодательной базы.

По итогам 3 главы можно сделать вывод о том, что в законодательстве Российской Федерации не существует единого закона для защиты вод Арктики от возможного загрязнения в процессе транспортировки грузов транзитом. Вместе работа по созданию инфраструктуры, системы мониторинга ледовой обстановки и обеспечения связи с судами, системы Ликвидации аварийных разливов нефти ведётся и некоторые результаты мы уже можем наблюдать.

Очевидно, что тема экологической безопасности транспортировки международных транзитных грузов СМП не исчерпывается изложенным выше и будет в дальнейшем развиваться в сторону не углеродных грузов, поэтому она требует дальнейшего продолжения исследований по затронутой проблематике.

Заключение

Основным направлением в государственной политике Российской Федерации сегодня фактически определены роль и место в пространственном стратегическом планировании развитие территорий на Дальнем Востоке с нацеленностью на Азиатско-Тихоокеанский регион. При этом Арктическая зона Российской Федерации выступает как регион стратегического экономического развития, поставляющего большую часть потребляемых ресурсов в другие страны мира. Объединяющей трассой экономического развития является Северный морской путь, в этой связи для реализации геополитической и экономической миссии СМП как безопасного водного транзитного моста между Европой и Азией в данной работе рассмотрена эволюция политико-правового диалога между различными акторами международного взаимодействия. Начальный этап обсуждения экологических рисков при транспортировке международных транзитных грузов СМП является наиболее конкретной темой в системе мирохозяйственных связей.

Вывод по первой главе. Анализ понятийного аппарата показывает, что существуют следующие проблемы, обсуждаемые в рамках политико-правового диалога, касающихся Северного морского пути:

- акватория СМП достаточно чётко определена на всех уровнях законодательства и имеет некоторые расхождения только по площади покрытия, что связано с непосредственно масштабностью документов, например Полярный кодекс и «Закон о СМП». Однако остаётся неопределённым международный статус СМП, который частью заинтересованных стран, включая США, Южная Корея и некоторые

страны ЕС, рассматривается как магистраль, а другим кругом в которую входят прибрежные государства, такие как Канада и Россия как территориальные воды, на которые должна распространяться юрисдикция прибрежных государств.

Понятие транзита также слабо определено в российском национальном законодательстве. Закона, который бы был нацелен на регламентацию транзита по территории страны нет, существует только Проект Федерального закона, который уже третий год находится на рассмотрении в Государственной думе РФ.

Эта ситуация существенно ухудшает условия транзита по территории России, так как другие законы описывают процедуру транзита частично, вызывая множество затруднений для грузополучателей и грузоотправителей, которые вынуждены ознакомиться с минимум пятью документами, перед тем, как направить груз транзитом через территорию России. В тоже время вопросы транзита по акватории СМП ещё менее затрагиваются законами РФ, что приводит к очень редкому их описанию.

Что касается понятия экологических рисков, то, как показывает практика формирования юридических основ в Российской Федерации и в Европейском Союзе, то оно больше всего связано с системой экологической безопасности оценкой возможного загрязнения, вероятности его наступления и тяжести. В Российской правовой базе существует понятие негативного воздействия на окружающую среду, по вероятности наступления которого и оценивается тяжесть экологического риска.

Большое внимание уделяется погодным рискам и связанным с этим техническими вопросами подготовки судна к тяжёлым условиям

плавания. Особняком стоят риски от использования тяжелых видов дизельного топлива, которые могут будут изучены во второй части работы, в дискуссии, касаемо Полярного кодекса.

Касательно транзитных грузов – составлен перечень грузов, привезенных в последние пять лет и выделены более опасные. К ним относятся:

- отработанные ядерные отходы
- тяжёлые виды нефтепродуктов
- радиационные материалы
- военная техника и средства снабжения фронта.

По второй главе «Политико-правовые вопросы создания основ управления экологическими рисками транспортировки международных транзитных грузов».

На международном уровне выявлено, 13 конвенций и 4 региональных соглашения, применяемых в качестве основ управления экологическими рисками в Арктических водах. Первая «Конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью» вступила в силу в 1954 году. Современное судоходство организуется согласно Полярному кодексу, вступившего в силу в январе 2017 года.

Эти договоры имеют различную направленность, но основным вектором их работы является предотвращение загрязнения морской среды различными выбросами с судов, в том числе и в воздух. На второй ступени защиты находится комфортное существование экипажа и его безопасность. Среди последних принятых документов наметилось увеличение заботы о предотвращении возможных на

море, а также организация мер по накоплению средств для готовности к возможным происшествиям.

На национальном уровне управление экологическими рисками по большей части осуществляется тремя Федеральными законами, в том числе: «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», ФЗ «Об охране окружающей среды».

Исследование показало, что с учётом особенностей экологических проблем Арктической зоны Российской Федерации необходимо разработать дополнительные методики для определения ущерба в типичных ситуациях его причинения в условиях:

- разливов нефтепродуктов, нефти и других загрязняющих веществ в районах, покрытых льдом;
- загрязнения прибрежных территорий по причине разливов нефти с судов и нефтедобывающих платформ;
- несанкционированного размещения отходов в районах, покрытых льдом; уничтожении и повреждении почвенного слоя и растительного покрова тундры при движении транспортных средств, проведении земляных, строительных, геолого-разведочных и иных работ;
- повреждения любого вида сельскохозяйственных угодий, как олени пастбища.

Как показал проведенный анализ, действующее законодательство Российской Федерации в природоохранной сфере практически не учитывает природно-климатические и иные географические условия Арктической зоны Российской Федерации и возможные экологические угрозы. В связи с этим обсуждается разработка проекта федерального закона «Об особых режимах

природопользования и охраны окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации».

Остаются не реализованными применительно к особым условиям Арктической зоны Российской Федерации вытекающие из положений Конвенции ООН по морскому праву (статьи 194, 201, 207, 208, 210, 211, 221, 234) возможности РФ предусматривать все необходимые меры по предотвращению загрязнения морской среды всеми видами источников загрязнения (суда, разведочные и добычные устройства, захоронение отходов, деятельность на морском дне, выбросы в атмосферу, источники на суше) и при морских авариях.

Следует также отметить, что в других приарктических государствах есть как общие нормативные правовые акты природоохранного характера, содержащие отдельные положения относительно арктических районов, так и специальные законы, сфера действия которых ограничена арктическими районами. Такими примерами являются законы Канады о предотвращении загрязнения арктических вод, об освоении океанов и об установлении особо охраняемых районов арктических морей, закон Норвегии о защите окружающей среды на Шпицбергене и другие. Этот положительный опыт правоприменительной практики зарубежных государств может быть использован при подготовке российского законопроекта.

Большинство международных Конвенций и других управляющих документов приняты на уровне Организации Объединённых наций и отдельно Международной морской организации. На региональном уровне эту роль по большей части выполняет Арктический совет. В Российской Федерации непосредственным исполнителем законов, а также контролирующим органом выступает министерство транспорта РФ, в которое также входит Государственная морская спасательная служба. Отдельно воссозданная структура - Федеральное государственное казенное учреждение

«Администрация Северного морского пути» занимается непосредственно организацией навигации и безопасной работы СМП. В целях работы организации - обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов в акватории СМП.

Вывод по третьей главе «Практика транспортировки международных транзитных грузов Северным морским путём».

По итогам 3 главы можно сделать вывод о том, что в законодательстве Российской Федерации не существует единого закона для защиты вод Арктики от возможного загрязнения в процессе транспортировки грузов транзитом. Вместе работа по созданию инфраструктуры, системы мониторинга ледовой обстановки и обеспечения связи с судами, системы Ликвидации аварийных разливов нефти ведётся и некоторые результаты мы уже можем наблюдать.

Очевидно, что тема экологической безопасности транспортировки международных транзитных грузов СМП не исчерпывается изложенным выше и будет в дальнейшем развиваться в сторону не углеродных грузов, поэтому она требует дальнейшего продолжения исследований по затронутой проблематике.

Таким образом, при использовании национальной морской трассы Российской Федерации – Северного морского пути «как наиболее подготовленной и организованной структуры в региональной и глобальной системе морского транзита с стратегическим значением, как составного элемента экономической системы Арктики, включающегося в глобальные процессы мирохозяйственной системы...., нацеливаясь на основных принципах международного экономического партнерства в XXI веке:

- принципе многостороннего участия государств, межгосударственных и негосударственных организаций, гражданского общества, деловых кругов и органов местного самоуправления в арктическом сотрудничестве;

- принципе приоритета защиты окружающей среды Арктики, в том числе морской окружающей среды»⁸⁸, стоит включиться в процесс формирования основ политико-правового обеспечения предотвращения экологических рисков при транспортировке международных грузов по СМП на региональном уровне в особых условиях холодного климата.

⁸⁸ Харлампьева Н.К. Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право». 2015. №1. С. 125-139. URL: <http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1442586>

Список литературы

Научные работы.

1. Веселов И.А., Чуприян А.П. «О мерах МЧС России по обеспечению реализации экономических и инфраструктурных проектов в Арктике и созданию системы специализированных аварийно-спасательных центров» // «Арктика. Экология и экономика» №1, 2011, стр. 48-51 [Текст] : статья. / печать «Академ-принт». — ISBN 2223-4594 — 500 экз.
2. Галгаш А. В. Жаркий А. П. Шептура В. Н. «Развитие инфокоммуникационной инфраструктуры для формирования единого информационного пространства Арктической зоны России в интересах обеспечения военной безопасности государства и Обеспечение национальных интересов России в Арктике» [Текст]: Труды II Института военной истории. 2014. Т. 9. Кн. I. С. 74-81.
3. Иванов И.С. Международное сотрудничество в Арктике. Доклад 2013 / [А.В. Загорский, А.И. Глубоков, Е.Н. Хмелева]; Российский совет по международным делам (РСМД). — М.: Спецкнига, 2013. — 56 с. — ISBN 978-5-91891-327-7
4. Касаткин Р.Г. Система морской транспортировки сжиженного природного газа из Арктики // Модернизация. Инновации. Развитие, стр. 4–11 [Текст] : диссертация. / печать «Издательство ЛКИ». — ISBN 978-5-382-00939-1. 2008. — 100 экз.
5. Кефели И. Ф Транспортная геополитика Арктики в стратегии утверждения национальных интересов циркумполярных и других государств // Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике : мат. V Всерос. мор. науч.-практ. конф., 29-30 мая 2014 г. / ред. кол.Козьменко С. К), и др. Мурманск : Изд-во МПУ, 2014. С. 43.
6. Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман. В. А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // Модернизация. Инновации. Развитие, стр. 4–11 [Текст] : научно.-практич. журн. / печать

ООО «Коломенская типография». — ISSN 2079-4665. 2014, № 4. — 1000 экз.

7. Котляр В. «Использование ледоколов в акватории Северного морского пути для обеспечения безопасности мореплавания судов под иностранным флагом: правовые основы и сложившаяся практика», 2015 // Информационный портал «Pro-arctic» URL: <http://pro-arctic.ru/23/10/2015/legislation/18692>.
8. Лукин Ф. Анализ деятельности Северного морского пути – Статья.: Вестник МГТУ, 2015 год, стр. 467-475.
9. Никитин А., Кузнецов В., Андреев Л., Золотков А., Меньщиков В. Щукин А. Ядерные делящиеся материалы [Текст]: [Доклад объединения Bellona] / Издатель объединение «Беллона» . — ISBN 978-5-905415-04-3 // URL: http://bellona.ru/assets/sites/4/2015/06/fil_yad_mat_COLOR_internet1.pdf (дата обращения 12.02.2016).
10. Пересыпкин В.И., Яковлев А.Н. Северный морской путь в проблеме международных транспортных коридоров // Транспорт Российской Федерации. – 2006. - № 3 – С. 29-36.
11. Подсветова Т.В. «Транспортная составляющая экономики Арктики», 2014 // Вестник МГТУ, том 17, № 3, 2014 г. стр. 552-555, URL: http://vestnik.mstu.edu.ru/v17_3_n58/552_555_podsve.pdf (дата обращения 15.11.2015).
12. Руфи Р., Хантингтон Г. Судоходство в Арктике — путь к российско-американскому сотрудничеству /перевод с английского/ – Ст.: Российский совет по международным делам, 2013 // URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=4805#top-content (доступ 13.05.2016)
13. Смирнов А. И. Мурманский коридор: / Рос.-норв. сотрудничество в Баренцевом регионе. — Мурманск: Изд.-полиграф. предпр. «Север», 1998. — С. 30-31.

14. Чумляков К.С. Стратегическая роль транспортных коридоров в развитии международных транзитных перевозок [Текст]: : информ.-аналит. журн. / Издательство Всероссийской академии внешней торговли Министерства экономического развития РФ Российский внешнеэкономический вестник. — 2001 — . — Ст. : Стр. 62-67. — ISSN: 2072-8042 // URL: <http://elibrary.ru/contents.asp?issueid=1442586> (дата обращения: 15.05.2016)
15. Харлампьева Н.К. Арктическая морская транспортная система: международно-политический аспект // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право». 2015. №1. С. 125-139.

Аналитические работы международных организаций,
министерств и ведомств.

16. Arctic National Wildlife Refuge, 1002 Area, Petroleum Assessment, Including Economic Analysis. Fact Sheet [отчёт]: геологическое общество США, 2005 (USGS, 2005) // URL: <http://pubs.usgs.gov/fs/fs-0028-01/fs-0028-01.htm> (дата обращения 13.05.2016)
17. Арктический совет. Отчет по оценке арктического судоходства , 2009 P.144 / Arctic Marine Shipping Assessment Report [Текст]: Официальный сайт Арктического совета // URL: http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf (дата обращения 27.04.2016)
18. Byers M. Who Owns the Arctic? Understanding Sovereignty Disputes in the North [Текст]: монография / учредитель «Douglas & McIntyre», 2013 // URL: http://w3.fmp.msu.ru/assets/files/vestnik/2011/2/BYERS_2_2011.pdf (дата обращения 13.05.2016)

Документы международных организаций министерств и ведомств.

19. Dagmar S. Worldwide Analysis of In-Port Vessel Operational Lubricant Discharges and Leakages [Текст]: [Arctic and Marine Oil Spill Program Technical Seminar of Environment, 8 June 2010, Halifax, Canada] // URL: http://thordonbearings.com/system/documents/documents/103/original/Analysis_of_In-Port_Vessel_Operational_Lubricant_Discharges_and_Leakages.pdf?1281430521 (дата обращения 27.04.2016)

Правовые документы

20. Канада. Законы. О предотвращении загрязнения пространств арктических вод, примыкающих к континенту и островам Канадской Арктики / Arctic Waters Pollution Prevention Act, R.S.C., Ottawa, 1985, с. А-12 [Текст]: Justice Laws Website government of Canada // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html#h-1> (дата обращения 17.05.2016).
21. Канада. Законы. Акт об Охране Окружающей Среды в Канаде / Canadian Environmental Protection Act, Government of Canada, Ottawa, 1999, с. 33 // [Текст]: Justice Laws Website government of Canada // URL: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-15.31/page-2.html#docCont> (дата обращения 13.04.2016).
22. Международное региональное право. Полярный кодекс, 2014 / International Code for Ships Operating in Polar Waters (PolarCode) [Текст]: International Maritime Organization (IMO) // URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf> / (дата обращения 14.05.2016).
23. Международное право. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, под эгидой Европейской экономической комиссии ООН, Женева, 1975 г. [Текст]: ООН.— п. 86.— ГМГ «Лоджистикс» // URL: http://www.gmglog.am/resources/useful_information (дата обращения 07.05.2016).

24. Международное право. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) [Текст]: [заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982]. — Раздел 3, статья 18.— Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/ (дата обращения 06.05.2016).
25. Международное право. Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур [Текст]: [В ред. Протокола от 26.06.1999] .— Консультант плюс, URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_106124/ (дата обращения 13.05.2016)
26. Международное региональное право. Таможенный кодекс Таможенного союза [Текст]: [принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009].— Глава 32, статья 215, пункт 3. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186310#> / (дата обращения 03.05.2016)
27. Международное региональное право. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике [Текст]: [Одобрено распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. N 769-р]. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=556189> (дата обращения 03.06.2016)
28. Международное региональное право. Экономическое и социальное развитие, официальный отчёт [Текст]: [E/2015/39 E/ESCAP/71/42, ООН, 2015, Р.20].— Официальный сайт Экономической и социальной комиссии тихоокеанского регионального дома // URL: http://www.unescap.org/sites/default/files/E71_42E.pdf (дата обращения 18.04.2016)
29. Международное региональное право. Таможенный кодекс Таможенного союза [Текст]: [принят Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009].— Глава 32, статья 215, пункт 3. — «Консультант Плюс» // URL:

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=186310#> / (дата обращения 03.05.2016)

30. Норвегия. Законы. О защите окружающей среды на Шпицбергене, 2001 / Act of 15 June 2001 No.79 Relating to the Protection of the Environment in Svalbard [Текст]: The Ministry of Climate and Environment's of Norway // URL: <https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/svalbard-environmental-protection-act/id173945/> (дата обращения 17.05.2016)
- 31.РФ. Законы. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории СМП [Текст] : [Федеральный закон вступил в силу 28 июля 2012 г. № 155-ФЗ]. — «Российская газета» // URL: <http://rg.ru/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения 06.05.2016).
- 32.РФ. Законы. О стратегии социально-экономического развития округа до 2020 года [Текст]: [Постановление Законодательного собрания ЯНАО от 14 декабря 2011 года, № 839]. — пункт 3.2 «Развитие экономического потенциала автономного округа». — Информационно-правовой ресурс «Кодекс» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/424064239> / (дата обращения 13.04.2016).
- 33.РФ. Законы. Об исключительной экономической зоне Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон от 17.12.1998 N 191-ФЗ]. — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_21357/ (дата обращения 13.05.2016)
- 34.РФ. Законы. О континентальном шельфе Российской Федерации [Текст]: [Федеральный закон от 30.11.1995 N 187-ФЗ]. — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8560/ (дата обращения 17.05.2016)
- 35.РФ. Законы. О перечне морских портов РФ [Текст]: [Распоряжение Правительства от 14 октября 2003 г. N 1491-р]. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/> (дата обращения 08.05.2016).

- 36.РФ. Законы. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 31.07.1998 № 155-ФЗ]. — Статья 14. «Плавание в акватории Северного морского пути». — НПП «Гарант» // URL: <http://base.garant.ru/12112602/> (дата обращения 21.01.2016).
- 37.РФ. Законы. Об охране окружающей среды [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 10.01.2002 № 7-ФЗ] . — Статья 1. «Основные понятия». — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34823/ / (дата обращения 12.04.2016)
- 38.РФ. Законы. Уголовный кодекс РФ [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 13.06.1996 N 63-ФЗ]. — статья 41. — «Консультант Плюс» // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ // (дата обращения 12.04.2016).
- 39.РФ. Законы. Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности [Текст]: [Федеральный закон вступил в силу 8 декабря 2003 г. N 164-ФЗ]. — Статья 31. — «Консультант Плюс» // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc> (дата обращения 08.05.2016).
- 40.РФ. Законы. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [Текст]: [Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р]. — Министерство транспорта РФ // URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=13008 (дата обращения 17.05.2016).
- 41.РФ. Законы. О перевозках транзитных грузов через территорию РФ и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ [Текст]: [Проект федерального закона принят ГД ФС РФ № 315406-6 15 июля 2013 года]. — статья 3. — Право.ру // URL: <http://docs.pravo.ru/document/view/39737327/45898065/>, (дата обращения 14.05.2016)
- 42.РФ. Законы. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу [Электронная база данных]: [федер. программа :]

утв. Президентом РФ 18.09.2008 N Пр-1969. : по состоянию на 2 апр. 2016 г.]. — Проф. юрид. системы «Техэксперт» // URL: <http://docs.cntd.ru/document/902149373> (дата обращения 12.12.2015)

43.РФ. Законы. О Стратегии национальной безопасности РФ до 2020 года перспективу [Текст]: [Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. N 537]. — п. 86. 87. — Российская газета - Федеральный выпуск №4912 (88), // URL: <http://rg.ru/2009/05/19/strategia-dok.html> (дата обращения 07.05.2016)

44.США. Законы. Национальная стратегия по вопросам Арктики, 2013 / US National Strategy for the Arctic region, The White house, Washington, 2013 P.12 [Текст]: Официальный сайт Белого дома, // URL: https://www.whitehouse.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf (дата обращения 06.04.2016)

Другие информационные источники

45.Денисенко Е. Плавучая техническая база "Имандра" с отработанным ядерным топливом на борту задела списанную атомную подводную лодку в Кольском заливе [Текст] : Сетевое издание «РИА Новости» / учредитель МИА «Россия сегодня». — 2008. // URL: <http://ria.ru/incidents/20011221/39954.html>

46.Игорь Мельник, Игорь Боделан «Накануне. Курсом к победе» // Фенікс, 2010, стр. 46

47.Кашка М. презентация «Создание регионального центра перегрузки ОЯТ на ФГУП «Атомфлот» // ФГУП «Атомфлот» URL: [//www.iaea.org/3.7_Kashka_Atomflot_Regoinal_SNF_Centre_Rus.pdf](http://www.iaea.org/3.7_Kashka_Atomflot_Regoinal_SNF_Centre_Rus.pdf) (дата обращения 13.10.2015)

48.Лебе К. Метрополии морей /перевод с немецкого/ – М.: Прогресс, 1982. – С. 86.

- 49.Международная морская организация ИМО // Официальный сайт ИМО,
URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/> (дата обращения 13.05.2016)
- 50.Международное агентство по атомной энергии // Общая информация с
официального сайта URL: <http://www.un.org/ru/ga/iaea/> (дата обращения
13.05.2016).
- 51.Михаил Григорьев: Развитие Севморпути будет последовательным
[Текст]: [новость университета] . — Северный (Арктический)
федеральный университет имени М.В. Ломоносова . — 2015// URL:
<http://narfu.ru/life/news/university/218135/> (дата обращения 01.05.2016).
- 52.Министерство обороны Российской Федерации формирует единую
систему освещения обстановки и арктической зоне [Электронный ресурс]
// REGNUM. Информационное агентство. URL:
<https://regnum.ru/news/polit/1899352.html> (доступ 22.03.2016)
- 53.Навигационно-географический очерк трассы СМП. Электронный ресурс
ААНИИ, URL:
[http://www.aari.nw.ru/resources/a0011_12/manual_smp/general/smp_general
.htm](http://www.aari.nw.ru/resources/a0011_12/manual_smp/general/smp_general.htm) (дата обращения: 01.03.2016)
- 54.Норвежский центр спутникового наблюдения «Kongsberg satellite
services» // URL:
[http://www.ksat.no/en/services%20ksat/vessel%20detection%20service%20-
%20page/](http://www.ksat.no/en/services%20ksat/vessel%20detection%20service%20-%20page/) доступ 14.05.2016
- 55.Объем перевозок по Севморпути растёт [Электронный ресурс] // URL:
<http://www.rosatom.ru.journalist> (доступ 22.05.2016)
- 56.Отчёт Всемирного фонда дикой природы, грант № WWF
613/RU013206/1/GLM от 20.03.2015 года, стр. 5
- 57.Официальный сайт Информационного офиса СМП. Мурманск, Россия;
Киркенес, Норвегия // URL: <http://www.arctic-lho.com/NSR/> (дата
обращения 21.01.2016)

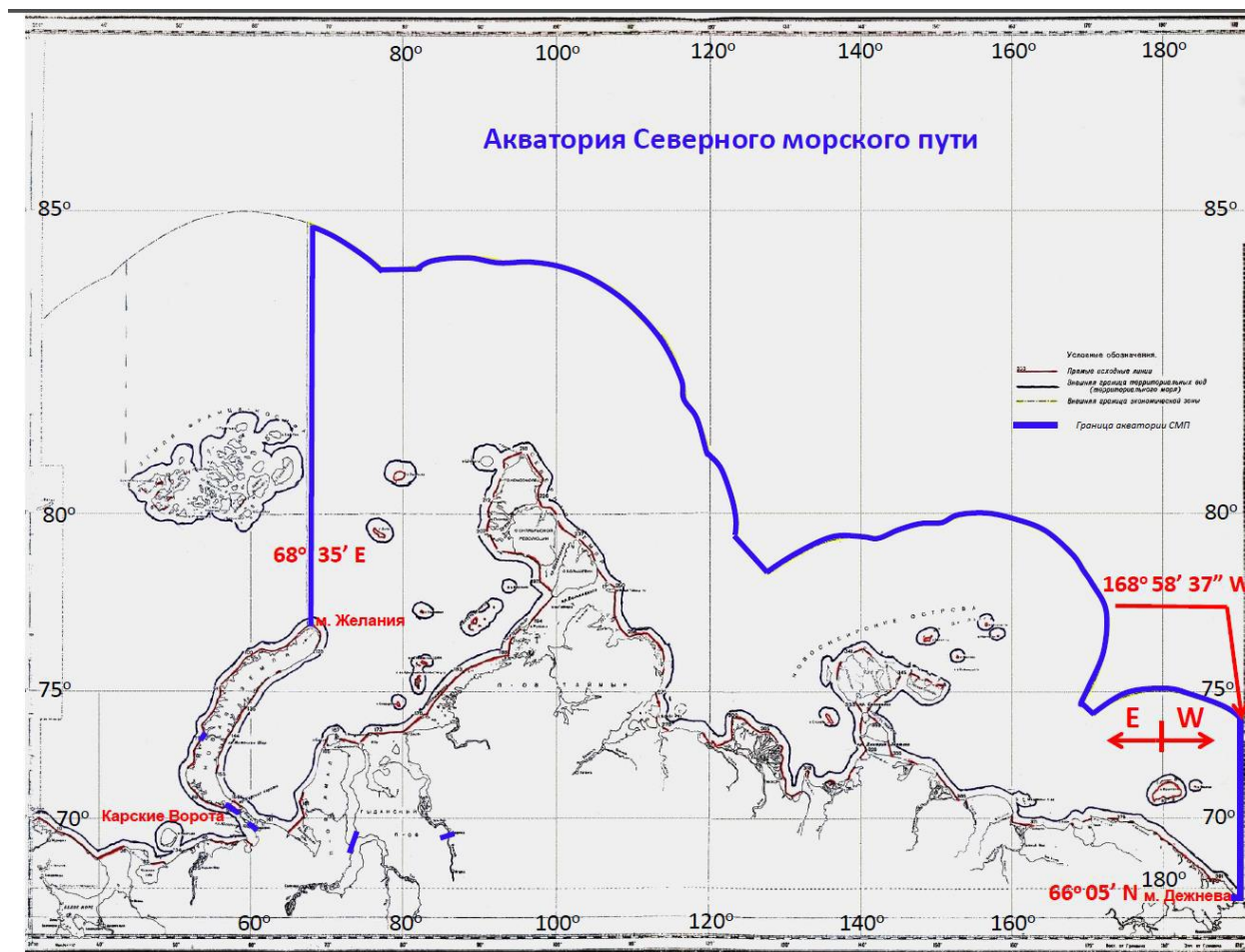
- 58.Официальный сайт Некоммерческого партнерства «Российский совет по международным делам» // URL: http://russiancouncil.ru/common/upload/Arctic_Report_Rus.pdf (дата обращения 13.04.2016), страница 38.
- 59.Официальный сайт экологического института Европейского союза, 2006 // URL: http://ecologic.eu/sites/files/news/2015/efface_directive_2004_35_ec_on_environmental_liability.pdf (дата обращения 13.04.2016).
- 60.Презентация МЧС РФ «О создании системы комплексной безопасности населения и территорий Арктической зоны Российской Федерации», 2014 год // URL: <http://www.innov-rosatom.ru/files/articles/6943c10edd7e37c08adba766634243b9.pdf> (дата обращения: 14.05.2016).
- 61.Пэрис К. Китайские контейнеровозы осваивают Северный морской путь [Текст] : ежед. америк. дел. газета The Wall Street Journal / учредитель News Corporation. — 2013, август № 185 (6). — 2,1 млн экз.
- 62.Сафонов Д. Ядерный караван [Текст] : ежед. дел. газета Известия. — 26.08.2001 // URL: <http://izvestia.ru/news/250872#ixzz3wIMqj2HO> (дата обращения 21.01.2016)
- 63.Северный морской путь: временная заморозка [Электронный ресурс] // URL: <http://chinalogist.ru/articles/analitika> (доступ 22.04.2016).
- 64.Система Международных дорожных перевозок // Общая информация, URL: https://www.iru.org/ru_iru_about_tir (дата обращения 21.01.2016).
- 65.Таможня без границ [Текст]: Электронное издание «Наука и технологии России» // URL: http://www.strf.ru/material.aspx?CatalogId=221&d_no=32118#.V17lhruLTIU (дата обращения 13.05.2016).

66.ФГКУ «Администрация Северного морского пути» [Текст]:
Официальный сайт, общая информация // URL:
http://www.nsra.ru/ru/celi_funktsii/ (дата обращения 13.05.2016).

67. Энциклопедия Института
Философии РАН [Текст]: информационно-справочный портал РАН /
учредитель Российская академия наук // URL:
<http://iph.ras.ru/elib/0794.html> (дата обращения: 10.04.2016).

Приложение 1

Рисунок 0.1 Границы акватории СМП в соответствии с Законом о Северном морском пути» N 132-ФЗ.



Источник: ФГКУ «Администрация Севморпути»

Приложение 2

АРКТИЧЕСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА					
Основные виды грузов	Направления перевозок	Подсистема грузового транспорта (ледового класса)	Подсистема портового хозяйства	Подсистема транспортной инфраструктуры	Подсистема экономического регулирования
Насыпные (навалочные) Генеральные (включая контейнеры) Наливные (нефть и нефтепродукты)	Северный завоз: с запада с востока Каботаж Дудинское направление Транзит по СМП	Балкеры Танкеры дедвейтом до 50 т.т. Контейнеровозы Лесовозы Рефрижераторы	Порты восточного и западного акторов Портопункты (включая бункеровочные) Терминалы стационарные Терминалы рейдовые	Ледокольный флот Вспомогательный флот Службы безопасности (включая экономическую) Службы гидрометеорологического и навигационного мониторинга	Законодательство о торговом мореплавании Тарифное регулирование Налоговое законодательство Таможенное законодательство Система страхования Экологическое регулирование
ПЕРСПЕКТИВНЫЙ БЛОК					
Крупномасштабные перевозки нефти Сжиженный природный газ	Печорское море Обская губа Енисейский залив Полуостров Ямал	Танкеры линейные дедвейтом 100 т.т. и выше Газовозы дедвейтом 100 т.т. и выше	Терминалы-накопители на добычных платформах	Ледоколы нового поколения (включая двухосадочные), способные к ледовой проводке судов дедвейтом 100 т.т. и выше	Федеральный закон о Северном морском пути и соответствующая ФЦП

Источник: Комков Н. И., Селин В. С., Цукерман В. А. «Направления модернизации арктической морской транспортной системы».

Приложение 3



Источник: «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота».