

## Секция «10. Современное российское общество: политическое, социальное и культурное измерение»

Статус Северного морского пути  
*Слепцов Роман Дмитриевич*

*Северо-Восточный федеральный университет имени М. К. Аммосова, Юридический факультет, Якутск, Россия  
E-mail: slepts\_off@ovi.com*

Пристальное внимание, которое уделяется в настоящее время вопросам разнообразной деятельности в Арктике, делает вполне адекватным и обоснованным использование Северного морского пути как важнейшей национальной транспортной магистрали. На сегодняшний день Северному морскому пути отводится одно из важнейших мест в современной политике российского государства, научных публикациях и в СМИ.

Основополагающим исполнительным документом, определяющим национальные интересы РФ в Арктике, является "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года утвержденная Президентом Российской Федерации 20 февраля 2013 г. Согласно этому документу задачи Российской Федерации в Арктике состоят в следующем:

- Комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;
- Развитие науки и технологий;
- Создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- Обеспечение экологической безопасности;
- Международное сотрудничество в Арктике;
- Обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

А также:

- модернизация и развитие инфраструктуры арктической транспортной системы, обеспечивающей сохранение Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали Российской Федерации, развитие единой Арктической транспортной системы Российской Федерации в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть.

Большое значение имеет правовое регулирование Северного морского пути, в контексте использования как транспортной артерии Арктики, который проходит частично во внутренних водах, территориальном море и исключительной экономической зоне Российской Федерации. Северный морской путь представляет собой расположенную во внутренних морских водах, территориальном море (территориальных водах) или экономической зоне РФ, прилегающих к северному побережью РФ, его национальную транспортную коммуникацию, включающую пригодные к ледовой проводке судов трассы, крайние пункты которых ограничены за западе Западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящими на север от мыса Желания, и на востоке в Бе-

ринговом проливе параллелью 66° северной широты и меридианом 168°58' 37 секунд западной долготы.

Особенность этого морского пути заключается в том, что в зависимости от ледовой обстановки и климатических условий его трасса меняется: даже в течение одной навигации она может перемещаться либо в высокоширотные области Арктики (севернее архипелагов Новая Земля и Северная Земля), либо максимально приближаться к евразийскому побережью. Для установления правового статуса Северного морского пути не имеет значения даже то обстоятельство, что отдельные его высокоширотные участки могут пролегать в водах Северного Ледовитого океана, подпадающих под статус «открытого моря» в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Справедливо указывать, что иностранные суда могут находиться в открытых водах Северного Ледовитого океана только при условии предварительного или последующего пересечения российских внутренних или иных вод, а также предоставления ледокольно-лоцманской проводки и ледовой разведки. Такой особый режим, согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. предусматривается для плавания по трассам Северного морского пути. Российской Федерацией устанавливаются специальные правила согласно статье 234 Конвенции: «Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных»[1].

Однако, следует с осторожностью относиться к правовому механизму, содержащегося в статье 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Эта статья признает специальную юрисдикцию государств, но в ограниченных 200 морскими милями пределах – только «в пределах исключительной экономической зоны». США, например, не участвуя в Конвенции 1982 г., такими ограничениями не связаны. Соответственно, уместно обратить внимание на национальное законодательство – статью 11 указа Президиума Совета СССР «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР» от 28.11.1984 г. Являясь частью действующего законодательства РФ, данный акт регламентирует основы реализации природоохранной российской юрисдикции в арктическом секторе России, границы которого обозначены постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. При определении сферы действия Указа Президиума ВС СССР 1984 г. используется юридически «гибкая» формулировка: «районы Крайнего Севера и морские районы, прилегающие к северному побережью СССР». Подобная формулировка предполагает существование границ отечественного природоохранного арктического сектора. С юридической точки зрения не является ошибкой предположение, что предусмотренные в Указе Президиума ВС СССР 1984 г. меры есть основа именно целевой (природоохранной) юрисдикции России в арктическом секторе. Действительно, слова «районы Крайнего Севера и морские районы, прилегающие к северному побережью СССР» означают в том числе

и арктический сектор России: во-первых, исходя из буквального толкования формулировки «морские районы, прилегающие к северному побережью СССР»; во-вторых, в соответствии с известной правоприменительной практикой СССР; в-третьих, с учетом зарубежной правовой практики: например, создания в 1925 г. в Канаде охотничьего заповедника Арктических островов.

Таким образом данная норма:

- Не ограничивает сферу национальной юрисдикции только исключительной экономической зоной.

- Не придает юридического значения факту наличия или отсутствия льда, что актуально в контексте заблаговременного учета современной тенденции таяния льдов в Арктике.

Сегодня все вопросы, касающиеся судоходства по Северному морскому пути, находятся в компетенции Администрации Северного морского пути, созданной в 1971 г. при Министерстве морского флота СССР, а ныне – при Федеральном агентстве морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации. В «Правилах плавания по трассам Северного морского пути» прежде всего декларируется принцип не дискриминации судоходства всех стран в целях обеспечения мореплавания, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, так как загрязнение моря или северного побережья страны могут нанести тяжелый вред экологическому равновесию, причинить ущерб интересам и благосостоянию народов Арктики. Проводка судна по СМП возможна только с разрешения Администрации СМП, которая рассматривает соответствующую заявку от судовладельца или капитана судна. При этом к капитану предъявляется требование наличия опыта вождения во льдах. В противном случае или по просьбе капитана на судно направляется лоцман. «Правила плавания» предусматривают обязательное финансовое обеспечение гражданской ответственности владельца судна за ущерб от загрязнения морской среды и северного побережья страны. В определенных случаях, например, возникновение неблагоприятных ледовых, навигационных и т.д. условий, создающих опасность для судна или в случаях загрязнения морской среды или побережья страны, представитель Администрации или других государственных органов имеют право осуществлять контрольный осмотр судна во время его плавания по СМП.

В «Правилах плавания» регламентируются также другие важные вопросы, в том числе сроки навигации, маршруты плавания, виды проводки по СМП, случаи обязательной ледокольно-лоцманской проводки судов (в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова), обстоятельства приостановки плавания на отдельных участках СМП, вывода судов с трассы и т.д.

Вне всякого сомнения, что статус СМП как национальной транспортной коммуникации, находящейся под полным суверенитетом России, отвечает ее национальным интересам, задаче обеспечения военной безопасности страны, с соблюдением законодательства об охране окружающей среды.

Реализация целей и задач, предусмотренных «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» могут принести стране ощутимые геополитические, геостратегические и геоэкономические преимущества. Эта задача потребует от РФ мобилизации своих материальных и финансовых ресурсов, комплексного решения вопросов, развития всех направлений

отношений возникающих в арктическом регионе и безусловно слаженной работы федеральных, региональных и местных органов государственной власти и управления.

[1] [http://www.consultant.ru/document/cons\\_docLAW121270/?frame=11p2295](http://www.consultant.ru/document/cons_docLAW121270/?frame=11p2295)

#### Литература

1. "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву"(UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)
2. Закон СССР от 28 ноября 1984 г. № 1422-ХІ «Об утверждении Указа Президиума Верховного Совета СССР «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР»
3. "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года"(утв. Президентом РФ)
4. <http://www.nsra.ru/> (ФГКУ «Администрация Северного морского пути»)