

# Обеспечение безопасного мореплавания в Арктической зоне России



**В. В. Клюев,**  
директор Департамента  
государственной политики  
в области морского  
и речного транспорта  
Минтранса России

В статье представлены приоритеты развития Северного морского пути. Рассматриваются меры по совершенствованию законодательной базы, модернизации ледокольного флота, навигационно-гидрографического, аварийно-спасательного и гидрометеорологического обеспечения плавания судов в Арктической зоне России.

Россия владеет значительными морскими территориями в Арктике. Через ее просторы пролегает Северный морской путь (СМП). В акваторию СМП входит водное пространство, которое прилегает к северному побережью России и охватывает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ. С востока акватория СМП отделена линией разграничения морских пространств с 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.

Особое значение СМП заключается в обеспечении жизнедеятельности Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Кроме того, это кратчайший водный путь от европейских государств до стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Задача России – использовать географическое преимущество СМП, превратив его в конкурентоспособную

транспортную систему на новой технической и технологической базе, отвечающей требованиям современности. Очевидно, что решение указанной задачи сопряжено с реализацией масштабных и долгосрочных проектов.

Функционирование СМП как транснациональной транспортной магистрали зависит от совершенствования законодательства, развития рынка транспортных услуг, строительства и модернизации транспортной инфраструктуры, т. е. создания экономически эффективных условий для коммерческого судоходства, в частности международного.

Государство принимает меры для гармонизации действующего законодательства и разработке нормативных актов для обеспечения безопасности мореплавания по СМП.

В акватории морей, прилегающих к АЗРФ, но не входящих в акваторию СМП, на международном и национальном уровне в части обеспечения безопасности мореплавания действует регулирование, практически аналогичное таковому в морских акваториях Балтийского, Черного, Охотского и других морей, прилегающих к побережью России, а также регулирование в рамках документов, принимаемых странами Арктического совета: Данией, Исландией, Канадой, Норвегией, РФ, США, Финляндией, Швецией.

На международном уровне судоходство в акватории СМП регулируется рядом международных конвенций: Конвенцией ООН по морскому праву (UNCLOS), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения моря с судов 1973 г. (МАРПОЛ), Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС),



Кодексом для судов полярного плавания (Полярным кодексом).

На межгосударственном уровне регулирование в акватории СМП осуществляется посредством документов, принимаемых странами Арктического совета:

- соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасении в Арктике;
- соглашения о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике, согласно которому государства берут на себя ответственность по взаимодействию в борьбе с нефтяными разливами в акватории Арктики;
- рамочного плана сотрудничества по предупреждению загрязнения морских районов Арктики нефтью в результате нефтегазовой деятельности и судоходства.

На национальном уровне в РФ регулирование плавания судов в акватории СМП в полной мере отвечает требованиям ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS).

Принят и вступил в силу Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», создана администрация СМП, приказом Минтранса России от 17 января 2013 г. № 7 утверждены Правила плавания в акватории Северного морского пути, приказами ФСТ России от 4 марта 2014 г. № 46-т/2 «Об утверждении Правил применения тарифов на ледокольную проводку судов в акватории Северного морского пути» и № 45-т/1 «Об утверждении тарифов на ледокольную проводку судов, оказываемую ФГУП «Атомфлот» в акватории Северного морского пути» определен размер платы за ледокольную проводку судов.

Ведется работа над внесением изменений в постановление Правительства РФ от 29 декабря 2014 г. № 1599 «Об осуществлении федеральными органами исполнительной власти отдельных полномочий в целях реализации Федерального закона „О навигационной деятельности“ и о внесении изменений в Положение о полномочиях федеральных органов исполнительной власти по поддержанию, развитию и использованию глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС

в интересах обеспечения обороны и безопасности государства, социально-экономического развития Российской Федерации и расширения международного сотрудничества, а также в научных целях», наделяющих Минобороны России полномочиями по созданию и обновлению, установлению требований и предоставлению права использования от имени РФ государственных морских навигационных карт акватории СМП. В настоящее время навигационно-гидрографическое обеспечение в акватории СМП, а также в акваториях морских портов и на подходах к ним осуществляется федеральным органом исполнительной власти (Росморречфлот), осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта.

Председатель правительства РФ Д. А. Медведев 5 июня 2015 г. утвердил комплексный проект развития СМП № 3529п-П9, который предусматривает меры по навигационно-гидрографическому (включая обновление навигационных карт и пособий), по аварийно-спасательному и гидрометеорологическому обеспечению плавания судов в акватории СМП, строительство новых ледокольных судов, развитие морских портов, разработку и строительство морской техники, систем и средств связи и навигации, а также уделяет внимание вопросам обороны, которые поддерживают хозяйственное освоение АЗРФ и требуемый уровень военной безопасности.

В 2017 г. вступает в силу Полярный кодекс, требования которого будут распространяться и на суда в акватории СМП. В отличие от Полярного кодекса, Правила плавания в акватории СМП не только содержат требования к судам (аналогичные соответствующим требованиям Полярного кодекса), но и регулируют вопросы плавания судов, ледокольной и ледовой лоцманской проводки, навигационно-гидрографического, гидрометеорологического обеспечения, а также радиосвязи в акватории СМП.

Комплекс указанных документов дает возможность обеспечить достаточный уровень безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения в акватории СМП.

Суда, плавающие под государственным флагом РФ в полярных морях, к 2017 г. будут освидетельствованы на

соответствие требованиям Полярного кодекса, а для иностранных судов в рамках государственного портового контроля предусмотрена проверка соответствующих документов.

Навигационно-гидрографическая и гидрометеорологическая информация по акватории СМП направляется на суда в рамках Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) в районах НАВАРЕА/МЕТАРЕА XX и XXI и размещается на сайте администрации СМП. Кроме того, на сайте в разделе «Контакты» представлены телефон и электронная почта сотрудника, к которому можно обратиться, чтобы получить необходимую информацию.

За последние годы проведена большая работа по обеспечению безопасного плавания судов в акватории СМП.

В 2015 г. силами подведомственного Росморречфлоту ФГУП «Гидрографическое предприятие» изучена гидрографическая картина дна в акватории СМП в объеме 38 145 приведенных километров (полоса моря шириной 2 км и длиной 1 км). В 2010–2015 гг. объем таких исследований составил 184 207 приведенных километров.

На основании полученных результатов в 2015 г. создано 153 картографических материала (включая навигационные морские карты, изданные управлением навигации и океанографии Минобороны России) по акватории СМП. В течение 2010–2015 гг. разработано 1185 картографических материалов.

Организацию поиска и спасания, а также координацию поисково-спасательных операций в пределах поисково-спасательных районов, расположенных в акватории СМП, обеспечивают морской спасательно-координационный центр (МСКЦ) Диксон и морские спасательно-координационные подцентры (МСПЦ) Тикси и Певек.

Аварийно-спасательную деятельность в акватории СМП ведет Федеральное бюджетное учреждение «Морспасслужба Росморречфлота» собственными силами, а также с привлечением атомных ледоколов ФГУП «Атомфлот».

Сформирован резерв аварийно-спасательного оборудования и снаряжения для крупномасштабных поисково-спасательных и аварийно-спасательных операций.

Нарращиваются силы и средства для ликвидации возможных разливов нефти и нефтепродуктов.



В поселках Диксон, Тикси, Провидения и в г. Певек созданы и функционируют четыре пункта передового базирования, которые оснащены оборудованием первого броска для ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, включающим боновые заграждения, нефтесборные устройства (скиммеры), плавучие емкости, сорбенты, а также водолазное оборудование с барокамерой.

В акватории СМП действуют восемь линейных ледоколов, четыре атомных: «50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач», четыре дизель-электрических: «Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын».

В 2015 г. построены два многофункциональных дизель-электрических ледокола «Мурманск» и «Владивосток», мощность которых составляет 16 МВт. Они преодолевают льды толщиной до 1,5 м, имеют неограниченный район плавания и в весенне-летний период могут работать в арктических морях. Ледокол «Новороссийск» из этой серии должен войти в строй в 2016 г. К 2017 г. будет построен дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт.

В 2012 г. началось строительство трех универсальных атомных двухосадочных ледоколов. Ввод в эксплуатацию го-

ловного судна запланирован на 2018 г., двух остальных — в 2020 и 2021 гг.

Российские и иностранные судовладельцы отмечают высокий уровень организации плавания судов в акватории СМП, в частности обеспечения судов гидрометеорологической и навигационно-гидрографической информацией, и четкое регулирование такого плавания РФ. Эффективность регулирования подтверждена результатами правоприменительной практики в 2013–2016 гг.

В 2013 г. администрация СМП выдала 635 разрешений на плавание судов в акватории СМП, отказано по разным причинам в 82 случаях, в 2014 г. – 631 и 30, в 2015 г. – 730 и 15, соответственно.

Общий объем перевозок грузов в акватории СМП в 2015 г. составил 5 431 746 т (в 2014 г. 3 982 052 т), в том числе транзитных грузов 39 586 т (в 2014 г. 274 266 т).

Если объем перевозок транзитных грузов резко уменьшился, что объясняется, в частности, стоимостью судового топлива, то объем перевозок между портами в акватории СМП стабильно растет. По состоянию на 15 июля 2016 г. с начала года перевезено более 2 млн т различных грузов (Сабетта, Дудинка, терминал у мыса Каменный).

Очевидно, что наибольший относительный объем перевозок в акватории СМП генерируется грузопотоком угле-

водородов и иных полезных ископаемых, добываемых в рамках промышленных проектов АЗРФ. Так, грузопоток, формируемый ПАО «Норильский никель», сегодня составляет 1,3 млн т в год. После реализации третьей очереди проекта «Ямал СПГ» (2020 г.) из Обской губы будет вывозиться ежегодно 16,5 млн т сжиженного природного газа и около 2 млн т газового конденсата. Проект ПАО «Газпром нефть» по освоению Новопортовского месторождения предусматривает перевозку 8,5 млн т сырой нефти в год.

Таким образом, с начала 2017 г. ожидается значительный рост грузоперевозок в акватории СМП. Необходимо отметить, что основные перевозки в акватории СМП связаны с обеспечением экспорта добываемых в Арктической зоне ресурсов, «северным завозом». Возможность транзитных перевозок – дополнительный бонус, но в ближайшей и среднесрочной перспективе больших дивидендов такие перевозки не принесут.

Эксперты полагают, что есть все основания ожидать дальнейшего роста активности судоходных компаний, российских и иностранных, в акватории СМП. Мореплаватели считают, что СМП будет с каждым годом все более востребованным, особенно на фоне роста активности нефтяных и газовых компаний в регионах Ямала и Арктики. ■