DOI: 10.17117/ns.2014.01.048

Поступило в редакцию: 03.11.2014

<http://ucom.ru/doc/ns.2014.01.048.pdf>

vfdvui@mail.ru

Курбенков В.А., Кулажников В.В. Анализ состояния нормативно-правовой базы в области Арктического судоходства

Kurbenkov V.A., Kulazhnikov V.V. The analysis of the state regulatory framework in the field of Arctic shipping

В статье проведен анализ состояния нормативно-правовой базы, которая обслуживает нужды торгового мореплавания в акватории Северного морского пути

Ключевые слова: Северный морской путь, нормативно правовая база

This article analyses the status of the regulatory framework that serves the needs of commercial shipping in the waters of the Northern sea route

Key words: Northern sea route, the legal base

Курбенков Валерий Анатольевич

Кандидат политических наук, доцент,
нач. кафедры
Морская академия Морского государственного
университета им. адмирала Г.И. Невельского
г. Владивосток, ул. Верхнепортовая, 50 А

Kurbenkov Valery Anatolyevich

Candidate of Political Sciences, associate Professor,
head of Department
Naval Academy The Maritime state University
named after Admiral G.I. Nevel
Vladivostok, Verkhneportovaya st., 50 A

Кулажников Вадим Вадимович

Кандидат юридических наук, доцент
Дальневосточный юридический институт
МВД России
г. Владивосток, ул. Котельникова, 21

Kulazhnikov Vadim Vadimovich

Candidate of Juridical Sciences, associate Professor
The far Eastern law Institute MIA of Russia
Vladivostok, Nyquist st., 21

Пока прошло еще немного времени после принятия «арктических» нормативно нормативных актов, и достаточно сложно сказать, насколько они эффективны, но появление ясных и четких правил, фиксированных тарифов на услуги ледокольного флота, предсказуемой и ясной политики государства в плане развития севера должно дать положительные результаты в долгосрочной перспективе.

Основными пользователями северного морского пути (далее по тексту СМП) в России сегодня можно назвать следующие компании: «Норильский никель», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», Красноярский край, Якутия и Чукотка. Именно перевозка углеводородов российскими судами составляют основную долю арктического трафика.

В последние годы и зарубежные суда начинают использовать СМП. Тем не менее, многие зарубежные судовладельцы с большим сомнением относятся к возможностям СМП в нынешнем его состоянии.

Сдесь уместно привести слова К.В. Павлова, который констатирует, что «борьба за морские коммуникации и другие ресурсы арктического шельфа еще впереди, и она будет продолжительной и напряженной. При этом не вызывает сомнений то, что это будет соперничество в первую очередь технологий, хозяйственных систем и способности защищать суверенитет силовыми методами» [1].

Проблем здесь мы видим несколько, но в данной работе хотелось бы остановиться на состоянии национальной нормативно правовой базы, которая обслуживает нужды судоходства в этом регионе.

Правовой режим СМП в настоящее время базируется исключительно на нормах национального права, как правильно указывает Л.М. Повал «при любых условиях, в своей значительной части этот путь располагается в пределах в пределах исключительной экономической зоны России, в ее территориальном море либо даже в российских внутренних морских водах, т.е. проходит в пространствах, подпадающих под суверенитет или юрисдикцию нашей страны» [1].

Первым федеральным законом в этой области является Федеральный закон № 132-ФЗ от 28 июля 2012 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» или Закон о СМП [2]. Данный закон определяет СМП как «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации». Принятие закона должно обеспечивать единую систему управления в акватории СМП и создание современной инфраструктуры, обеспечивающей безопасные условия плавания судов, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольную проводку.

Кроме этого данный закон дал определение акватории СМП – это водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону.

Закон также вводит обязательное страхование гражданской ответственности владельцев судов за ущерб от загрязнения, либо другой причиненный судном ущерб или обязательное наличие у них иного финансового обеспечения этой ответственности. При отсутствии такого страхования или финансового обеспечения судно не может зайти в порт на территории Российской Федерации и получить разрешение на плавание в акватории СМП.

Этим законом были введены соответствующие поправки в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ и появилась статья 5.1 «Плавание в акватории Северного морского пути» [3].

В Федеральном законе от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» появилась статья 14 «Плавание в акватории Северного морского пути» [4].

Следующим не менее важным нормативно правовым актом является приказ Минтранса России № 7 от 17 января 2013 года «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» [5]. Документ устанавли-

вает порядок организации плавания судов в акватории СМП и включает в себя правила ледокольной и ледовой лоцманской проводки судов в акватории, положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов, правила осуществления радиосвязи, установленные требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Организация плавания судов в акватории СМП осуществляется Администрацией Северного морского пути. ФГКУ «Администрация Северного морского пути» было 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 [6].

Приказом Федеральной службы по тарифам Российской Федерации от 07.06.2011 № 122-т/1 «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути» [7] были установлены предельные тарифы на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути. Здесь речь идет обо всех типах ледоколов. Но, главную роль в эксплуатации СМП играет атомный ледокольный флот. Сегодня весь атомный ледокольный флот принадлежит Федеральному государственному унитарному предприятию «Атомфлот», обеспечивающий проводки судов по трассам СМП и в замерзающих портах РФ.

Помимо законных и подзаконных актов, утверждены и стратегические проекты развития арктического региона. Первый из них это «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» утвержденная Президентом РФ [8]. Стратегия направлена на реализацию суверенитета и национальных интересов Российской Федерации в Арктике и способствует решению основных задач государственной политики Российской Федерации в Арктике. Непосредственно СМП посвящена статья 12 вышеуказанной стратегии, в ней указывается на необходимость совершенствования нормативно-правовой базы Российской Федерации в части государственного регулирования судоходства по акватории СМП, обеспечения его безопасности, тарифного регулирования услуг в области ледокольного и иных видов обеспечения, а также развитие механизмов страхования, в том числе обязательного. Некоторые из этих проектов уже сегодня воплощаются в жизнь. Реализация Стратегии осуществляется в два этапа. Первый этап планируется реализовать к 2015 году, второй к 2020 году.

В качестве другого проекта выступает Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [9]. Стратегия нацелена на решение задач эффективного развития портовой инфраструктуры и повышения безопасности мореплавания, обеспечения скоординированное развитие морских портов и смежных видов транспорта при осуществлении перевозок и оказания услуг в морских портах, стимулирования, инвестиционной активности, внедрения новых технологий для роста производительности работы морских портов, повышения эффективности использования ресурсов и снижения

нагрузки на окружающую среду, укрепления отраслевого научного и кадрового потенциала.

Обе стратегии являются общим вектором дальнейшего развития Арктики.

Рассмотрев и проанализировав основные нормативно-правовые документы можно сделать вывод о том, что государству следует и дальше продолжать совершенствование правовой базы в области Арктического судоходства в целях повышения его безопасности и конкурентоспособности национальной транспортной магистрали, ведь достаточно взглянуть на увеличивающийся грузопоток за последние годы в этом направлении и долю иностранных судов в нем.

Список литературы:

1. Повал Л.М. *Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север*. 2011. № 3. С. 8.
2. Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути».
3. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 03.02.2014).
4. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 03.02.2014) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».
5. Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте России 12.04.2013 N 28120).
6. Распоряжение Правительства РФ от 15.03.2013 N 358-р «О создании федерального государственного казенного учреждения».
7. Приказ ФСТ РФ от 07.06.2011 N 122-т/1 «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути» (Зарегистрировано в Минюсте РФ 21.06.2011 № 21072).
8. *Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года*.
9. *Стратегия развития морской портовой инфраструктуры до 2030 года*.

References:

1. The felling L.M. *International law section of the economic environments of the Arctic // The Arctic and the North*. 2011. № 3. С. 8.
2. Federal law dated 28.07.2012 № 132-FZ "On amending certain legislative acts of the Russian Federation in the part of the state regulation of merchant shipping in the waters of the Northern sea route".
3. "The merchant shipping code of the Russian Federation" dated 30.04.1999 N 81-FZ (as amended on 03.02.2014).
4. Federal law dated 31.07.1998 № 155-FZ (as amended on 03.02.2014) "On inland sea waters, territorial sea and contiguous zone of the Russian Federation".
5. Order of the Ministry of transport of Russia dated 17.01.2013 № 7 "On approval of the Rules of navigation in the water area of the Northern sea route" (Registered in Ministry of justice of Russia 12.04.2013 N 28120).
6. The order of the Government of the Russian Federation of 15.03.2013 N 358-p "About the creation of the Federal state institution".
7. The order of Federal tariff service of the Russian Federation dated 07.06.2011 N 122-t/1 "On establishment of tariffs for services icebreaking fleet on the Northern sea route" (Registered in Ministry of justice of the Russian Federation 21.06.2011 № 21072).
8. *The development strategy of the Arctic zone of the Russian Federation and national security for the period up to 2020*.
9. *The strategy for the development of port infrastructure to 2030*.