

УДК 34

ЭКОЛОГО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Конев К.В.

студент,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет»

Белгород, Россия¹

Аннотация: В статье рассматриваются эколого-правовые аспекты экономического использования Северного морского пути в контексте действующего законодательства Российской Федерации. Анализируется правовой режим, устанавливающий СМП в качестве национальной транспортной коммуникации, и раскрывается комплекс нормативно-правовых мер, направленных на обеспечение экологической безопасности в уязвимой арктической зоне. Подчеркивается, что эколого-правовой режим СМП представляет собой сбалансированную систему, сочетающую императивные запреты, превентивные меры и стимулирование внедрения наилучших доступных технологий для обеспечения устойчивого развития этой стратегической транспортной артерии.

Ключевые слова: Северный морской путь, эколого-правовой режим, экологическая безопасность, Арктическая зона, предотвращение загрязнения с судов, МАРПОЛ, Полярный кодекс, разлив нефти, наилучшие доступные технологии, устойчивое развитие.

ENVIRONMENTAL AND LEGAL ASPECTS OF ECONOMIC USE OF THE NORTHERN SEA ROUTE

¹ Научный руководитель: **Беляева Т.Н.**,

ассистент кафедры трудового и предпринимательского права,

ФГАОУ ВО «Белгородский государственный национальный исследовательский университет»

Белгород, Россия

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМН ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Konev K.V.

Student,

Belgorod State National Research University,

Belgorod, Russia²

Abstract: This article examines the environmental and legal aspects of the economic use of the Northern Sea Route in the context of current Russian legislation. It analyzes the legal regime establishing the NSR as a national transport corridor and describes a set of regulatory measures aimed at ensuring environmental safety in the vulnerable Arctic zone. It emphasizes that the environmental and legal regime of the NSR represents a balanced system combining mandatory prohibitions, preventive measures, and incentives for the implementation of best available technologies to ensure the sustainable development of this strategic transport artery.

Keywords: Northern Sea Route, environmental and legal regime, environmental safety, Arctic zone, ship pollution prevention, MARPOL, Polar Code, oil spill, best available technologies, sustainable development.

Эколого-правовые аспекты экономического использования Северного морского пути (далее - СМП) в Российской Федерации представляют собой сложный и динамичный правовой институт, находящийся на стыке интересов экономического развития и требований экологической безопасности в условиях чрезвычайной уязвимости арктической природной среды.

Северный Морской Путь – арктический водный путь вдоль северного побережья Евразии, кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком [1].

Правовое регулирование в этой сфере формируется под влиянием как национального законодательства, так и международных обязательств России.

² Supervisor: **T.N. Belyaeva,**

Assistant Professor, Department of Labor and Entrepreneurial Law,

Belgorod State National Research University

Belgorod, Russia

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ ЭЛ № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

Ключевым нормативным актом, определяющим статус СМП, является Федеральный закон от 28 июля 2012 года № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» [2]. Данный нормативный акт содержит положения о том, что под акваторией СМП понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью России. Оно охватывает внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и исключительную экономическую зоны страны; с востока акватория ограничена линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада – меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией последнего и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар; организацией плавания судов в акватории занимается администрация СМП, созданная в форме федерального казённого учреждения; правила плавания в акватории СМП утверждает уполномоченный Правительством РФ федеральный орган исполнительной власти; размер платы за услуги администрации определяется с учётом вместимости судна, его ледового класса, дальности проводки и периода навигации [3]. Иными словами, закон закрепляет СМП в качестве исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации России и устанавливает, что организация судоходства в его акватории осуществляется исключительно правительством РФ через уполномоченный орган – сегодня эту роль выполняет федеральное государственное учреждение «Администрация Северного морского пути».

Касательно законодательного регулирования, в России статус СМП основан на сочетании договорных норм права (Конвенция ООН по морскому праву 1982 года) и национального законодательства. Например, введён разрешительный порядок плавания во всей акватории СМП для российских и иностранных торговых судов [4]. Национальная экологическая составляющая использования СМП регламентируется, прежде всего, базовыми федеральными

законами «Об охране окружающей среды» и «Об экологической экспертизе». В соответствии с ними, любая хозяйственная деятельность, включая судоходство, которая может оказать прямое или косвенное воздействие на окружающую среду в акватории СМП, должна осуществляться с соблюдением строгих экологических нормативов. Согласно п.1.1 ст. 14.2. Федерального закона от 24.06.1998 №89-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «Об отходах производства и потребления», с 1.09.2026 года в Арктической зоне запрещено регулярное (не реже одного раза в месяц) транспортирование отходов I и II классов опасности до объектов обработки, утилизации, обезвреживания и размещения отходов I и II классов опасности по автомобильным дорогам. Деятельность по обращению с отходами I и II классов опасности должна осуществляться в соответствии с федеральной схемой, порядок формирования, корректировки и утверждения которой устанавливает Правительство Российской Федерации [5].

Кроме того, согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, утверждённой Указом Президента Российской Федерации от 26.10.2020 №645, предусмотрена совершенствование системы обращения с опасными отходами в Арктической зоне [6].

Важнейшим элементом эколого-правового режима является предотвращение загрязнения с судов. Здесь напрямую применяются нормы Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и правила международных конвенций, ратифицированных Россией, в частности, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78). Для арктических вод Приложение I (правила предотвращения загрязнения нефтью) и Приложение V (правила предотвращения загрязнения мусором с судов) МАРПОЛ имеют особую силу. В соответствии с ними, в акватории СМП действуют жёсткие ограничения на сброс любых нефтесодержащих смесей, а сброс мусора практически полностью запрещён. Российское законодательство, следуя Полярному кодексу

Международной морской организации (ИМО), предъявляет специальные требования к судам, работающим в акватории СМП. Судно должно иметь свидетельство о полярном пароходстве, подтверждающее его конструктивную пригодность для плавания во льдах и способность безопасно противостоять суровым арктическим условиям. Это напрямую связано с экологической безопасностью, поскольку авария неподготовленного судна в условиях Арктики может привести к катастрофическим последствиям из-за разлива нефтепродуктов [7].

Особое внимание уделяется предотвращению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Администрация СМП при организации движения судов обязана учитывать экологические риски, включая риски нефтеразливов. В случае инцидента владелец судна или иной ответственный субъект обязан немедленно приступить к ликвидации последствий и нести всю полноту финансовой ответственности за причинённый экологический ущерб [8].

Наряду с репрессивными мерами, законодательство стимулирует использование наилучших доступных технологий для минимизации воздействия на окружающую среду [9]. Это касается как оснащения судов системами очистки льяльных вод (воды, загрязнённые нефтепродуктами, которые сливаются с судов через специальный водосток) и современными инсинераторами для сжигания мусора (это специальные установки, обеспечивающие высокотемпературное уничтожение мусора с минимальным вредом для экологии), так и применения в портах береговых систем приёма судовых отходов. Развитие системы ледокольного обеспечения атомным флотом также вносит вклад в экологическую безопасность, поскольку позволяет проводить суда по оптимальным маршрутам, минимизируя риски их повреждения льдами и последующих аварий [10].

Таким образом, эколого-правовой режим экономического использования Северного морского пути в России представляет собой комплексную систему, сочетающую жёсткие императивные запреты, превентивные меры, основанные

на оценке рисков, и экономические стимулы для внедрения экологически чистых технологий, что в целом направлено на обеспечение устойчивого развития этой стратегически важной транспортной артерии в условиях арктической экосистемы.

Библиографический список:

1. Северный морской путь: что это, история и перспективы Планы развития маршрута до 2035 года // Известия URL: <https://iz.ru/1952210/elizaveta-gritcenko/severnyi-morskoi-put-cto-eto-istoriia-i-perspektivy-iiz> (дата обращения: 18.11.2025).

2. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28.07.2012 N 132-ФЗ (последняя редакция) // СПС КонсультантПлюс.

3. Изменения в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути // Российская газета URL: <https://rg.ru/documents/2012/07/30/more-dok.html> (дата обращения: 18.11.2025).

4. Определение и правовой статус Северного Морского Пути (справочно) // Министерство иностранных дел Российской Федерации URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/aktual_nyye_voprosy_mezhdunarodnogo_prava_pozitsiya_rossii/2048391/ (дата обращения: 21.11.2025).

5. Федеральный закон от 24.06.1998 N 89-ФЗ (ред. от 31.07.2025) «Об отходах производства и потребления» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2025) // СПС КонсультантПлюс.

6. Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. N 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» (с изменениями и дополнениями) // СПС ГАРАНТ.

7. Современные вызовы в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов // АССОЦИАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА URL: <https://marinelaw.ru/wp-content/uploads/2020/12/Sovremennyye-vyzovy-v-pravovom-regulirovanii-predotvrashheniya-zagryazneniya-s-sudov.pdf> (дата обращения: 22.11.2025).

8. Распоряжение Правительства РФ от 21.12.2019 N 3120-р (ред. от 29.04.2021) «Об утверждении Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года» // СПС КонсультантПлюс.

9. Касаткин А.В. ОСВОЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ: СООТНОШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИНТЕРЕСОВ ГОСУДАРСТВА // Вестник Удмуртского университета. Серия «Экономика и право». - 2025. - №Т. 35, вып.1. - С. 132-140.

10. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В АРКТИКЕ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ // Арктика 2035 URL: <https://arctic2035.ru/n19-p57> (дата обращения: 24.11.2025).