

## РАЗДЕЛ II. МОРСКОЕ ПРАВО

**Бразовская Яна Евгеньевна**

*доцент кафедры Международного и морского права ГУМРФ  
адмирала С.О. Макарова*

### ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ КОММЕРЧЕСКОГО СУДОХОДСТВА В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

**Аннотация.** В настоящей статье автор на основе общенаучных методов познания проводит анализ правовых источников, регулирующих коммерческое судоходство в акватории Северного морского пути, а также на основе диалектического метода в форме рефлексивного теоретического мышления, исследует правовое содержание документов, ставших предметом научного исследования, рассматривает возможные правовые потребности для будущего регулирования коммерческого судоходства в арктическом регионе.

**Ключевые слова:** акватория Северного морского пути, правила плавания, ограничения коммерческого судоходства.

**Abstract.** In this article the author on the basis of general scientific methods of knowledge carries out the analysis of the legal sources regulating shipping in the water area of the Northern Sea Route and also on the basis of a dialectic method in the form of reflexive theoretical thinking, researches legal contents of the documents which became a subject of scientific research, considers possible legal requirements for future regulation of commercial shipping for the Arctic region.

**Key words:** the water area of the Northern Sea Route, the regulation shipping, restrictions of commercial shipping.

Возможно, ли рассматривать Арктику как бизнес-проект? Существуют ли перспективы для России, используя своё географическое положение, извлекать экономические выгоды из международного грузопотока по Северному морскому пути? Предусмотрены ли правовые ограничения для судоходства по Северному морскому пути?

Отвечать на поставленные вопросы следует начать, с понимания юридической детерминации Северного морского пути (далее по тексту сокращение СМП). Согласно нормам российского законодательства, Северный морской путь рассматривается как акватория национальной транспортной коммуникации Российской Федерации (Статья 14).[1]

Северный морской путь является частью Северо-Восточного прохода (The Northeast Passage), соединяющего Атлантический и Тихий океаны через Арктику и следующий вдоль территорий России и берегов Норвегии. Маршрут с запада на восток предполагает проход по Баренцеву, Карскому морям, морю Лаптевых, Восточно-Сибирскому и Чукотскому морям.

Использовать Северного морского пути для целей коммерческого судоходства привлекательно с точки зрения сокращения временных затрат на транспортировку (таблица № 1).

Для перехода из Европы в Китай Северным морским путем в среднем нужно 25 дней, а при использовании Суэцкого канала - 35 дней. В зависимости от выбранного маршрута в

рамках СМП, экономия при переходе из Европы в Азию может составить 6-19 дней.

**Таблица 1.**

*Временные затраты на транспортировку по Северному морскому пути и через Суэцкий канал\**

Дистанция от портов	СМП	СКП	Разница в днях
Тромсо – Осака	36	56	20
Йокогама - Ландскруна	34	43	11
Тяньцзинь – Глазго	29	36	7
Лондон – Далянь	26	34	8

*\*Для составления таблицы использовались данные представленные на Арктическом судоходном форуме 2017 (Хельсинки 25.04.2017) Сергеем Балмасовым руководителем Информационного Центра логистики Крайнего Севера (CHNL) в Мурманске.*

В отношении финансовых затрат, следует отметить, что в акватории Северного морского пути взимается плата за ледакольную проводку судна и ледовую лоцманскую проводку судна, размер которой определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации (Пункт 5 статьи 5.1. КТМ РФ).[2]

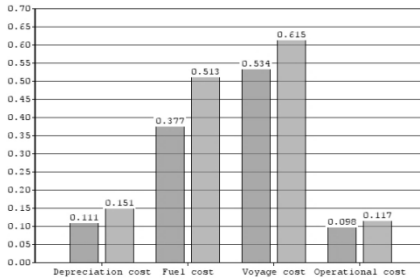
Соответственно проход по Северному морскому пути не предполагает платы за такой проход[19], расходы предполагают плату за ледакольное сопровождение, которое примерно обходится в 380000 дол. США, плату за проводку судов, которая на примере проводки из японского порта Йокогамы в порт

Киркинес через СМП обойдется 60 0000 дол. США[20] и дополнительная страховка в размере примерно 70 000 дол.США.[3]

В данном контексте следует обратить внимание, на исследование, проведенное специалистами Шанхайского транспортного Университет (Цзяотун) в 2015 году «Исследование экономической оценки Северного морского пути на примере рейса Yong Sheng».[4]

Проход по Северному морскому пути в совокупности различных факторов продемонстрировал более привлекательные показатели и не только в силу короткой дистанции (Проход по Северному морскому пути составил 26 дней, расстояние 7 800 морских миль в отличие от Южного прохода через Суэцкий канал – 35,4 дня и 10 607 морских миль), но также по финансовым затратам, которые оказались почти на 16 % меньше, чем было затрачено за Южный проход через Суэцкий канал, и по фугитивным выбросам газов, образующихся в результате сжигания топлива, которые оказались на 26,4 % меньше при проходе по Северному морскому пути (диаграмма № 1).

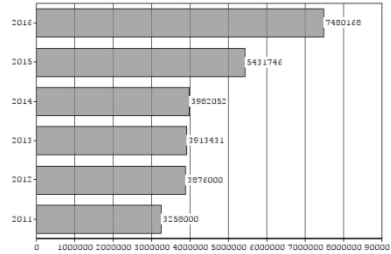
Объем перевозок грузов по Северному морскому пути согласна статистическим донным ФКУ «Администрация СМП» неизменно увеличивается (диаграмма № 2).[5]



■ NSR    ■ SCR

**Диаграмма № 1.**

Экономическая оценка СМП и маршрута через Суэцкий канал



**Диаграмма № 2.**

Объем перевозок грузов по СМП по годам

Вышесказанное подтверждает наличие потенциала при использовании Северного морского пути, однако он вряд ли будет быстро реализован. Экономика и уже выстроенная логистика сегодня играют на стороне южных потоков транспортировки.

По мере развития инфраструктуры Северного морского пути и развития сопутствующих услуг, удешевления транзита, это направление может стать более востребованным со стороны международных партнеров.[6]

Следует отметить, что по сведениям Минтранса России главное направление развития СМП связано с обеспечением вывоза минерального сырья и напрямую зависит от реализации инвестпроектов (Варандей, Ямал СПГ, Диксон, Новый Порт, Дудинка, Норильск, в общей сложности 15 действующих и перспективных проектов, 11 из которых связаны с освоением нефти и газа, 4 – руд и угля), связанных с добычей минеральных

ресурсов. Транзит в ближайшей и среднесрочной перспективе будет дополнительным бонусом и его роль в грузопотоке СМП будет незначительной.[7]

Независимо от направления, выбранного государством, неизменным является то, что в акватории Северного морского пути и арктическом регионе с учетом особых климатических условий в целом очень важно обеспечение безопасности мореплавания, а также предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов.

В целях обеспечения безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути, в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое обеспечение и ледокольное сопровождение в 2013 г. введены в действие Правила плавания в акватории Северного морского пути.[8]

Правила регламентируют, в том числе, порядок организации плавания и проводки судов в акватории Северного морского пути, правила ледокольной, ледовой лоцманской проводки судов (Пункт 2 статьи 5.1. КТМ РФ), требования к судам (Раздел VIII Правило СМП 2013), а также создают условия для централизованного государственного управления Северным морским путем, обеспечивающего предоставление равного доступа в акваторию СМП всем заинтересованным перевозчикам, в том числе и иностранным.[9]

Государственное регулирование торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» осуществляется

Администрацией Северного морского пути[21], основными целями деятельности которой являются организация плавания судов в акватории Северного морского пути, обеспечение безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.

Для достижения поставленных целей Администрация СМП выполняет ряд функций, среди которых: прием и рассмотрение заявлений, выдача разрешений на плавание судов в акватории Северного морского пути; выдача удостоверений лицам, осуществляющим ледовую лоцманскую проводку; мониторинг гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки; содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций, в проведении операций по ликвидации последствий загрязнения с судов и другие (Пункт 3 статьи 5.1 КТМ РФ).

В данном контексте следует обратить внимание на положения ранее действующих правил плавания в акватории Северного морского пути (Правила плавания по трассам Северного морского пути, утверждённых приказом Минморфлота СССР от 14 сентября 1990 года), которые предусматривали, существование специальных навигационных служб – Штабы морских операций, непосредственно осуществляющие морские ледовые операции по Севморпути, при этом общая координация работы Штабов осуществлялась Администрацией СМП (п. 1.7). Соответственно управление

судоходством в акватории Севморпути, взаимодействие с операторами ледокольного флота Администрация Северного морского пути осуществляла через Штабы морских операций, которые находились в её оперативном подчинении. В западном районе Арктики руководство проводкой судов осуществлял Штаб морских операций запада, который находился в морском порту Диксон, в восточном районе Арктики оперативное управление судоходством осуществлял Штаб морских операций востока, располагающийся в морском порту Певек. В бухте Тикси организовывался Штаб морских и речных операций центрального подрайона прибрежного плавания, подчиняющийся Штабу морских операций востока.[10]

Сегодня существует отличная ситуация, Администрация СМП «исполняет исключительно формальные, разрешительные функции контроля за судоходством»[11], существующая сегодня Комиссия (Штаб) вырабатывает рекомендации по установлению критериев ограничений по режиму ледового плавания, рассматривает и согласовывает проекты Положений о Комиссиях (Штабах) ледокольных операций морских бассейнов, создаваемых распоряжениями капитанов морских портов, и дает рекомендации для их утверждения (Пункт 2.3 2.5 Распоряжения Росморречфлота от 18.08.2011 № АД-270-р.).

По большому счету деятельность на СМП разрознена, организуется и управляется государственными и частными компаниями в соответствии с их текущими локальными



задачами и кратковременными интересами. В настоящее время в перечне таких организаций и компаний такие государственные учреждения как: ФГКУ «Администрация Северного морского пути», ФГУП «Атомфлот» (входящий в структуру госкорпорации «Росатом»), ФГУП «Росморпорт» и коммерческие организации, осуществляющие поддержку судоходства дизельным ледокольным флотом - ОАО «Дальневосточное морское пароходство», ОАО «Мурманское морское пароходство», ОАО «Лукойл» и осуществляющие арктическое судоходство - ПАО «ГМК «Норильский Никель», ПАО «Газпром», ПАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Ямал СПГ».[12]

В данной части, хотелось бы обратить внимание на намерение Минтранса России преобразовать Администрацию СМП и наделить ее дополнительными функциями и создать более крупную Администрацию, расширив спектр задач, включая гидрографию, обеспечение аварийно-спасательной готовности, а также оперировать всем ледокольным флотом, который может работать в Арктике и, отчасти, вопросами организации логистики, координации судоходства.

Соответственно такая новая Администрация СМП сможет взять на себя большую часть функций по созданию единого логистического оператора Севморпути.

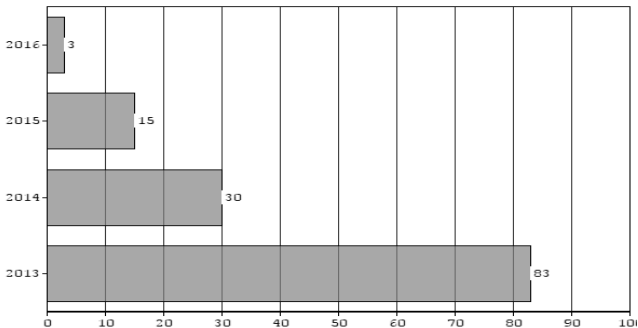
Считаем, что следует реалистично смотреть на такую новую Администрацию и учесть, что штатная численность Администрации СМП установлена в количестве не более 15

человек[13], а объем функций и возложенная ответственность по обеспечению безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов являются приоритетными целями, расширение которых может негативно сказаться в будущем.

Для возложения дополнительных функций (В том числе для надлежащего исполнения уже возложенных законодательством функций), в частности по организации логистических операций и координации судоходства, необходима оптимизация организационной структуры Администрации СМП, и как минимум, открытие филиалов, например, в г. Архангельск или г. Мурманск, руководить такими важными процессами по месту регистрации учреждения, а это город Москва[22], представляется сомнительным в части работоспособности данного «предприятия».

Непосредственно в отношении организации плавания судов в акватории Северного морского пути отметим, что предусмотрен разрешительный порядок плавания. Выдача разрешения осуществляется под условием выполнения судном требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов и предоставления документов, удостоверяющих наличие страхования или иного финансового обеспечения гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб (Пункт 4 ст. 5.1 КТМ РФ и пункт 4 (4) раздела 2 Правил 2013 г.).

Соответственно Правила СМП 2013 г не регламентируют обязанность Администрации СМП осуществлять интрузивные контрольные мероприятия с целью подтверждения пригодности судна и его соответствия требованиям безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов.



**Диаграмма № 3.**

*Количество отказов в выдаче разрешения на проход в акватории СМП*

По существу, Администрация СМП, созданная для осуществления разрешительных процедур допуска к плаванию судов в акватории СМП, выдает такие разрешения дистанционно, без проверки выполнения судами требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов. Примечательно, что статистические данные об отказе в выдаче разрешений на плавание в акватории СМП демонстрируют сокращение таких отказов (диаграмма № 3).

Администрация СМП вправе информировать о необходимости ледокольной проводки судна (Пункт 10 (6) раздела 2 Правил), которая осуществляется ледоколами, имеющими права плавания под государственным флагом Российской Федерации (Пункт 21 раздел 3 Правил, ст. 15 КТМ РФ). Однако п. 2.3. Распоряжения Росморречфлота предусмотрена возможность привлекать иностранные ледоколы для проводки судов в территориальных и внутренних морских водах Российской Федерации.[14]

Органом, координирующим работу по организации ледокольной проводки судов, выработке рекомендаций и критериев по расстановке ледоколов на морских бассейнах, установлению режима ледового плавания и обеспечению безопасности мореплавания в ледовых условиях является Комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах (Пункт 1.2 Распоряжения Росморречфлота от 18.08.2011 № АД-270-р «О создании Комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах Российской Федерации»). Оперативная работа осуществляется представителем ФГУП «Росморпорт» (Пункт 3.6 Распоряжения), прикомандированным в Администрацию СМП на постоянной основе на период зимней навигации.

Комиссия создается при Администрации морского порта и возглавляется капитаном морского порта, который принимая во внимание рекомендации, выработанные Комиссией, издает необходимые распоряжения по соответствующим морским портам и организует работу службы капитана соответствующего порта (п. 3.4., 3.8., 3.11 Распоряжения). Таким образом, вся ответственность делегирована непосредственно капитану соответствующего порта.

В отношении регулирования гражданских правоотношений, следует отметить, что Правила СМП 2013 не определяют порядок данных правоотношений, однако в Государственной Думе РФ рассматривается предложение о включении в Правила СМП 2013 дополнительного пункта 23.1, который как планируется, будет регламентировать необходимость (или просто обязывающего) судовладельцев, представителей судовладельца, грузоотправителя, владельца портовой инфраструктуры морского порта, используемой для погрузки/выгрузки судна, которым требуется ледокольная проводка, заключать договор на оказание услуги по ледокольной проводке.

Для целей соблюдения норм российского законодательства, в том числе положений о защите конкуренции[15], соблюдения принципов равенства сторон гражданско-правовых отношений, пресечения монополистической деятельности и недобросовестной

конкуренции, с учетом проведенной ревизии проформы договора на оказание услуг ледокольной проводки ФГУП «Атомфлот», целесообразно на законодательном уровне разработать рекомендуемую проформу такого договора.

В отношении заключения договора лоцманской проводки, заключение которого регламентируется ст. 85 и 86 КТМ РФ для целей обеспечения безопасности плавания судов, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды следует отметить, что в настоящий момент такой договор не имеет надлежащего нормативно-правового регулирования, что является упущением, которое требует урегулирования.

В дополнении следует обратить внимание на то, что судоходство по трассам Северного морского пути в настоящее время осуществляется для целей завоза технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия, необходимых для функционирования территориальных хозяйственных комплексов, расположенных в прибрежных зонах Севера России.

В 2016 г. из 297 судов, воспользовавшихся Северным морским путем 36 % это суда под иностранным флагом и 64 % под флагом Российской Федерации[16], а общее количество выданных разрешений 718.

С учетом использования пути не только российскими судовладельцами, но и иностранными в п. 60 Правил СМП 2013 г. закреплена обязанность судов, иметь на борту морские

навигационные карты (однако отсутствует уточнение, какие морские карты должны быть электронные или на бумажном носителе) и пособие по всему маршруту следования, дополнительное аварийное снабжение и Правила плавания в акватории, а на Администрацию СМП возложена обязанность разместить указанные Правила на официальном сайте, как на русском, так и на английском языках.

Юридически важным фактом является то, что текст Правил СМП 2013 г., размещенный на сайте Администрации СМП на английском языке, является неофициальным.

**Заключительная часть.** В заключение настоящего исследования следует подвести итог и ответить на поставленные вопросы.

Проведенное исследование, не рассматривая глобально экономические аспекты перспективности судоходства в акватории Северного морского пути, в тоже время продемонстрировало некоторые привлекательные аспекты использования акватории СМП для целей коммерческого судоходства.

С учетом климатических особенностей региона, коммерческое судоходство по пути возможно в летний период и в настоящее время использование СМП для бизнеса может рассматриваться только как дополнение к обычным маршрутам через Суэцкий канал.

Но все может измениться уже через 15-20 лет, при условии, что прогнозы ученых о сокращении ледяного массива Арктики подтвердятся.

Однако независимо от климатических прогнозов масштабное использование Северного морского пути для целей судоходства ставит перед Российской Федерацией важные вопросы развития современного навигационного и картографического обеспечения, системы регулирования движения судов, защиты морей от загрязнений, в частности защиты от разлива нефти и, разумеется, необходимость развития портовой и логистической инфраструктуры.

Кроме того, для целей коммерческого судоходства по Северному морскому пути необходимо создание региональных перегрузочных комплексов, способных оперативно осуществить весь комплекс портовых услуг, а также необходима интеграция морских портов с другими видами транспорта.

Важное значение для транспортировки грузов имеет материально-техническое обеспечение морских портов, независимо от региона, а если говорить о морских портах, расположенных в суровых климатических условиях, то хорошее материально-техническое обеспечение является, прежде всего, безопасностью для судоходства и, следовательно, безопасностью от загрязнения морской среды.

В целях предотвращения загрязнений и иных внештатных ситуаций необходимо создать централизованную



поисково-спасательную службу быстрого реагирования, способную в чрезвычайных ситуациях оказать помощь в любой точке Северного морского пути.

На основе рефлексивного теоретического мышления выявлены несоответствия и не точности нормативно-правовой базы, регулирующей плавание в акватории Северного морского пути, которые требуют осознания и дальнейшего урегулирования. В частности, необходимо изменить подход к выдаче разрешения на плавание в акватории СМП, следует реально контролировать соблюдение судовладельцами требований к судам, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в перспективе это позволит упростить, оптимизировать контрольные мероприятия в морских портах, при оформлении захода и выхода из них.

### **Список использованных источников и литературы:**

1. Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 1998, № 31, Ст. 3833.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 01.07.2017) // Собрание законодательства РФ, 1999, №18, Ст. 2207.
3. Черемных И. «Северный морской путь и Суэцкий канал», Деловые новости от 24.04.2017. URL: <http://delonovosti.ru/analitika/3921-severnnyy-morskoy-put-i-sueckiy-kanal.html>.
4. Хуэй Чжао, Хао Ху, Департамент транспорта, судоходства и логистики Шанхайского транспортного Университет (Цзяотун). Исследование экономической оценки Северного морского пути на примере рейса Yong Sheng. Представлено Совету по исследованию в области транспорта на 95-м ежегодном совещании, публикация ноябрь 2015 г.

5. Информационно-статистический бюллетень «Транспорт России» Министерства транспорта Российской Федерации январь-декабрь 2016 года. Материал от 05.04.2017 г. Источник mintrans.ru.
6. Ремизов М. Арктика в роли транспортной артерии. Институт национальной стратегии России. – URL: <http://xn--b1ae2adf4f.xn--p1ai/economics/logistics/40554-sevepnuyu-mopskoy-transportnyu-kopidop-geopoliticheskie-ambitsii-ili-pealynoe-konkupertnoe-ppreimushchestvo.html>.
7. Минтранс рассказал, как развивается транспортная инфраструктура Арктики 31.03.2017 г. РИА Новости URL: [https://news.rambler.ru/politics/36439410/?utm\\_content=news&utm\\_medium=read\\_more&utm\\_source=copylink](https://news.rambler.ru/politics/36439410/?utm_content=news&utm_medium=read_more&utm_source=copylink)
8. 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) // Российская газета, - 2013, - № 86.
9. Ольшевский А.Н. руководитель ФГКУ «Администрация Северного морского пути». Организация плавания судов в акватории Северного морского пути. 21.11.2013. – URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?file=article&name=News&sid=4901>.
10. Селюков Е.В. Дистанционное управление судоходством в акватории Северного морского пути, капитан дальнего плавания 25.12.2013 г. URL: <http://ru-pilot.org/index.php/analitika/lotsmanskoe-delo-v-rossii/96-kriticheskie-zamechaniya/651-ocherednaya-blazh-chinovnikov-mintransa-rossii-distantsionnoe-upravlenie-sudokhodstvom-v-akvatorii-severnogo-morskogo-puti>.
11. Клюев В. Арктический диалог. Международная конференция 25.04.2017 г. Источник ИАА «ПортНьюс».
12. Жуков М.А. О едином органе управления Северным морским путем 25.04.2016 г. – URL: <http://rareearth.ru/ru/pub/20160425/02125.html>.
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р // Собрание законодательства РФ, - 2013, - № 12, - Ст. 1365.
14. Распоряжение Росморречфлота «О создании Комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта по организации ледокольной проводки судов в замерзающих портах Российской Федерации» от 18.08.2011 № АД-270-р. (ред. от 29.12.2014). Источник Консультант Плюс 2017.
15. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ, - 2006, - № 31 (1 ч.), - Ст. 3434.
16. Арктический судоходный форум 2017 (Хельсинки 25.04.2017) Материалы Балмасова С. руководителя Информационного Центра логистики Крайнего Севера (CHNL) в Мурманске.
17. Федеральный закон от 07.02.2017 № 10-ФЗ «О внесении изменения в статью 5.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, - 2017, - № 7, - Ст. 1029.
18. Правилам плавания по трассам Северного морского пути, утверждённых приказом Минморфлота СССР от 14 сентября 1990 г.

19. Следует отметить, что за прохождения судов через Суэцкий канал взимается плата, которая не является фиксированной и обусловлена рядом показателей: тоннажем и осадкой судна, высотой палубного груза, своевременностью подхода судна, датой подачи заявки, и пр. В зависимости от этих факторов, цена прохождения через Суэцкий канал составляет от 8 до 12 долларов за тонну. Общая стоимость прохода большегрузного судна может достигать от 160 тысяч до одного миллиона долларов США // Источник: <http://na-otdyh.net/egipet/dostoprimechatelnosti/geografiya/suetskij-kanal-gde-nahoditsya-stoimost-prohoda-po-nemu-ego-dlina-shirina-glubina-ego-znachenie-i-planu-po-rasshireniyu.html#link5>

20. За аналогичную проводку судна через Суэцкий канал путь обойдется в 1 миллион долларов дол. США // Источник: <http://na-otdyh.net/egipet/dostoprimechatelnosti/geografiya/suetskij-kanal-gde-nahoditsya-stoimost-prohoda-po-nemu-ego-dlina-shirina-glubina-ego-znachenie-i-planu-po-rasshireniyu.html#link5>

21. Администрация создана в форме федерального казенного учреждения (далее - Администрация СМП) на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 15 марта 2013 года № 358-р в целях реализации Федерального закона 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»

22. Согласно сведениями размещенных в Государственном реестре юридических лиц по состоянию на 15.06.2017 г. Администрация АМП расположена в г. Москва, какие либо филиалы и представительства отсутствуют.

**Макиенко Дарья**

*студентка ГУМРФ адмирала С.О. Макарова*

## **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ**

**Аннотация:** В данной статье проведен комплексный анализ правового регулирования безопасности мореплавания в Арктическом регионе. Автором обозначены основные проблемы, а также выработаны предложения по совершенствованию международного и национального законодательства в