



МСОП/СЗПР/УАФ

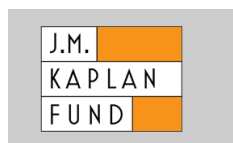
Семинар по интенсификации судоходства и прочей морской деятельности  
и экологии района Берингова пролива

## Отчет о работе Семинара №2

31 октября – 2 ноября 2012 года  
Вашингтон, Округ Колумбия, США



Спонсоры:



MacArthur  
Foundation

OAK  
FOUNDATION



# Отчет о работе семинара

Подготовили: Марта С. МакКоннелл, Лосон У. Бригхам, Томас Л. Лофлин, Лиза Спир  
Апрель 2013 г.

Авторы выражают благодарность следующим лицам за помощь и ценный вклад в работу семинара: Кейти Вагнер, Доротея Герр, Крейгу Битти, а также всем, кто принял участие в работе семинара и редактировании отчета.

МСОП, СЗПР и УАФ благодарят Фонд Дж. М. Каплана, Фонд МакАртуров, а также фонд Oak Foundation за щедрую поддержку данного проекта.

Фото: Береговая охрана США. Ледокол «Хили» Береговой охраны США (справа) подходит к российскому танкеру «Ренда», пробивая ему дорогу во льдах Берингова моря, 10 января 2012 года.



## Содержание

1. Введение .....	7
2. Исходная информация.....	9
2.1 Экологические особенности супер-ЭБЗР Берингова пролива.....	9
2.2 Традиционное природопользование в районе Берингова пролива.....	10
2.3 Судходство в районе Берингова пролива .....	12
3. Результаты работы семинара.....	13
3.1 Добровольные меры для судов.....	14
3.2 Инфраструктура связи.....	16
3.3 Международное сотрудничество .....	19
Приложения.....	23
Приложение 1 – Список участников.....	24
Приложение 2 – Программа работы семинара .....	26



## 1. Введение

Повышение температуры поверхности океана и резкое сокращение ледового покрова делает воды Арктики доступными для нового и более интенсивного развития судоходства, рыболовства научных исследований, шельфовой добычи нефти, туризма и прочей экономической деятельности. На фоне продолжающегося отступления на север морских льдов в летние периоды и интенсификации промышленной деятельности ожидается значительный количественный рост трансарктического и местного судоходства. Все суда, следующие по трансарктическим маршрутам, и большинство судов местного транспорта, проходят через Берингов Пролив - единственный и относительно узкий проход шириной 53 морских мили, соединяющий Тихий и Северный Ледовитый океаны. С юридической точки зрения этот регион является международным проливом, разделяющим территории Соединенных Штатов Америки и России, по берегам которого расположены многочисленные поселки, населенные преимущественно коренными народами региона. Регион также отличается высокой физической и биологической динамикой, поскольку в этом узком месте в разное время года присутствуют практически все типы ледовой обстановки.

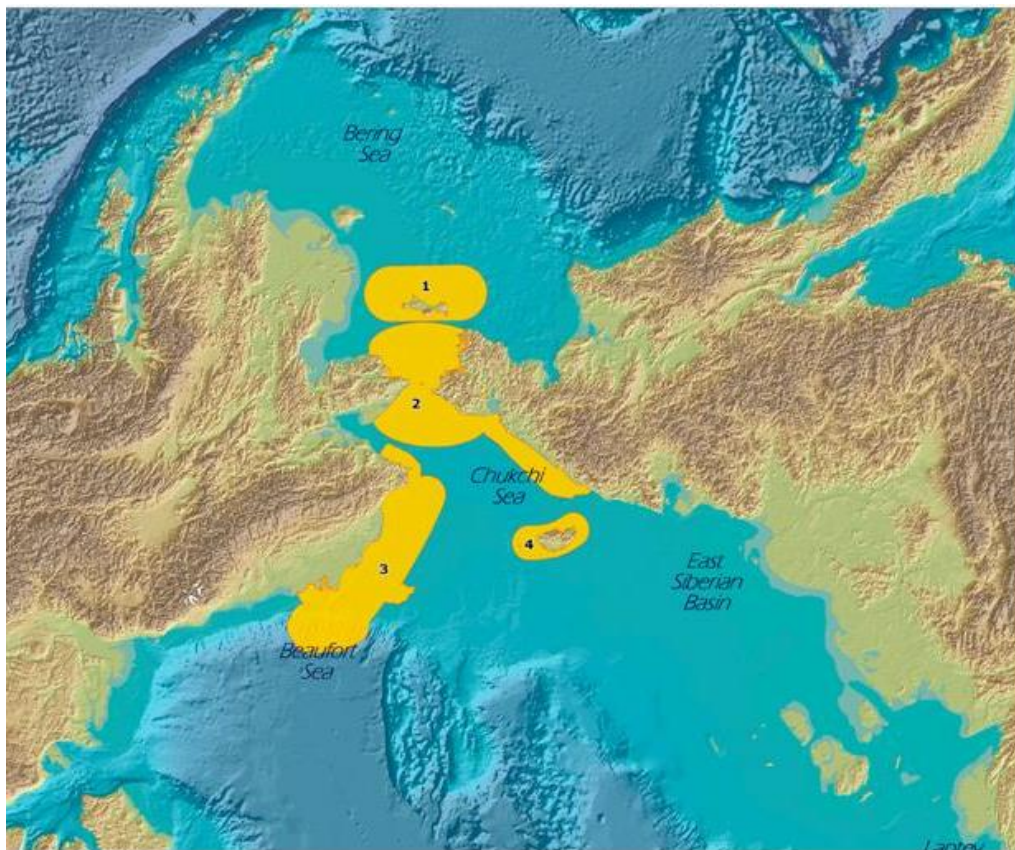
Интенсификация морской деятельности в Арктике происходит в значительной степени за счет разработки минеральных и природных ресурсов региона, а также расширения экономических связей Арктики с мировой экономикой. С 2008 по 2012 год количество судов, проходящих через Берингов пролив, возросло с 245 до 325. В это число входят танкеры, грузовые суда, контейнеровозы, буксиры, суда снабжения, обслуживающие шельфовые разработки, амфибии, рыболовные и пассажирские суда, плавучие буровые установки, аварийные и нефтесборные суда, а также круизные суда различных размеров. И хотя в сравнении с другими регионами интенсивность движения судов в этом районе относительно невелика, возможности оказания помощи и поддержки судам в данном регионе чрезвычайно ограничены. Например, только 7-8 % акватории Северного Ледовитого океана представлено на морских картах, соответствующих современным навигационным стандартам. В регионе имеется недостаток радиотехнических навигационных средств и средств системы автоматического распознавания. В арктических водах нет глубоководных портов и укрытий для крупных судов, и имеются лишь ограниченные возможности получения сводок погоды и прогнозов движения льда в реальном времени. В американском секторе Арктики ближайшие базы Береговой охраны расположены на острове Кадьяк и в порту Дач-Харбор, расположенных на расстоянии, соответственно, 800 и 1000 морских миль от Северного полярного круга. И хотя потеря ледового покрова моря в летние месяцы продолжает расти в связи с глобальным повышением температуры, погодные условия региона характеризуются наличием густых туманов, крайне низких температур, сильных штормов и непредсказуемого движения морских льдов. Ярким примером тому могут служить проблемы с доставкой топлива в аляскинский поселок Ном<sup>1</sup> в январе 2012 года, а также более недавние события, когда буксир «Аивик» потерял во время шторма морскую буровую платформу «Куллук» в декабре 2012 года. Платформа, на борту которой находилось примерно 650.650 литров дизельного топлива и 54.600 литров прочих нефтепродуктов, впоследствии села на мель у юго-восточного берега острова Ситкалидак. Дополнительными примерами сложности навигации в этих широтах могут служить аварии на Северо-западном морском пути, когда в 2010 году в проливе Симпсона сел на мель танкер «Нэнни» с 9,5 миллионами литров дизельного топлива на борту. В том же году круизное судно «Адвенчурер» налетело на не отмеченную на карте скалу в водах

---

<sup>1</sup> В связи с плохими погодными условиями осенью 2011 г. поставщики не смогли доставить топливо в поселок Ном на Аляске до наступления зимы. В январе 2012 г. доставку в поселок 6 миллионов литров топлива осуществил российский танкер «Ренда» с помощью ледокола береговой охраны США, проложившего ему путь через 300 миль покрытого льдами Берингова моря.

западного Нунавута. Несмотря на то, что эти аварии не нанесли ущерба окружающей среде, они еще раз продемонстрировали, что Арктика остается сложным регионом для морских перевозок.

Принимая во внимание существующие проблемы, Международный союз охраны природы (МСОП), Совет по защите природных ресурсов (СЗПР) и Фэрбенкское отделение Университета штата Аляска (УАФ) организовали совместный проект по разработке мер защиты важных районов региона Берингова пролива, включая экологически и биологически значимые районы (ЭБЗР) (Рисунок 1), а также поиску способов реализации таких мер.



**Рисунок 1.** Карта супер-ЭБЗР в регионе 1) Остров Св. Лаврентия, 2) Берингов пролив, 3) Побережья Чукотского моря и моря Бофорта, 4) Остров Врангеля (Семинар МСОП-СЗПР, 2010 г.).

В рамках проекта было проведено два семинара. Первый семинар, проходивший 26-28 июня в поселке Ном, штат Аляска, с участием 35 специалистов-представителей местной общественности, государственных органов, науки, коренных народов и экологии был посвящен выявлению набора потенциальных мер использования и защиты особо важных районов. Данные меры, перечисленные в отчете по результатам работы семинара<sup>2</sup>, были объединены в четыре категории: 1) Связь/работа с общественностью, 2) Механизмы защиты районов, 3) Возможности двустороннего сотрудничества между США и Россией, а также 4) Полярный кодекс для судов, разрабатываемый в настоящее время Международной морской организацией (ИМО).

<sup>2</sup> Отчет о работе семинара 2012 года в Номе:

[http://www.iucn.org/about/work/programmes/marine/marine\\_resources/?11649/nomereport](http://www.iucn.org/about/work/programmes/marine/marine_resources/?11649/nomereport) «Семинар по выявлению наиболее целесообразных вариантов защиты экологически и биологически значимых районов (ЭБЗР) от возможных негативных последствий судоходства и прочей морской деятельности в районе Берингова пролива».



Основываясь на результатах первой встречи, второй семинар, проходивший с 31 октября по 2 ноября в столице США Вашингтоне, был посвящен изучению способов реализации разработанных мер. Повестка дня встречи и список ее участников приведены в приложениях. Настоящий отчет не цитирует мнений, высказанных в процессе семинара, а представляет собой обобщение его результатов, подготовленное МСОП/СЗПР/УАФ. И хотя участники семинара имели возможность изучить и прокомментировать проект отчета, его окончательный вариант не обязательно отражает точки зрения всех участников.

## 2. Исходные положения

### 2.1 Экологические особенности супер-ЭБЗР района Берингова пролива

Проводившийся в ноябре 2010 года Международным союзом охраны природы (МСОП) и Советом по защите природных ресурсов (СЗПР) семинар<sup>3</sup> выявил в районе Берингова пролива четыре так называемых «супер-ЭБЗР» (Экологически и биологически значимый район)<sup>4</sup> (Рисунок 1) на основании критериев, разработанных под эгидой Конвенции по биологическому разнообразию (КБР). Семинар определил Берингов пролив как район Арктики, отличающийся наивысшей продуктивностью и разнообразием морской природы. Этот регион является критической средой обитания моржей, тюленей, рыб, нескольких видов китов, а также огромного количества птиц. Он хранит древнюю историю человеческих цивилизаций и непреходящее культурное наследие, имеющее огромное значение для всего человечества и, особенно, для местных коренных народов.

Настоящий проект рассматривает три супер-ЭБЗР в районе Берингова пролива: остров Святого Лаврентия, собственно Берингов пролив и остров Врангеля.

1. *Остров Святого Лаврентия.* Находящиеся к югу от острова Св. Лаврентия полыньи в течение шести месяцев в году обеспечивают зимовку практически всей мировой популяции очковой гаги. Те же полыньи являются критически важной средой обитания для чистиков, моевок, буревестников, зимующих тихоокеанских моржей, гренландских китов, тюленей и белых медведей, а также представляют собой районы традиционного аборигенного промысла. Район частично охраняется «Программой охраны местообитания острова Св. Лаврентия» (Saint Lawrence Island Habitat Conservation Area).
2. *Берингов пролив.* Этот район отвечает всем критериям КБР, поскольку здесь зарегистрированы самые высокие в Арктике уровни продуктивности и разнообразия. Узкий пролив представляет собой единственный проход между Тихим и Северным Ледовитым океанами, что делает его горячей точкой мирового значения. Регион Берингова пролива/Анадырского течения является критически важным районом обитания, размножения, щенки, нагула и/или миграций для многих видов морских млекопитающих, включая лахтака, кольчатую нерпу и ларгу, тихоокеанского моржа, белуху, а также серого и гренландского китов, которые проходят через пролив дважды в год, мигрируя между Беринговым и Чукотским морями. Здесь в изобилии водится сайка и другие виды, которыми питаются многие морские хищники, а также популяции рыб семейства сиговых и гольца, имеющих большое сезонное значение в бытовом промысле местных коренных

<sup>3</sup> Отчет о работе семинара можно скачать со страницы <http://data.iucn.org/dbtw-wpd/edocs/Rep-2011-001.pdf>.

<sup>4</sup> Семинар определил термин «супер-ЭБЗР» как район, удовлетворяющий шести или семи из семи критериев, установленных для ЭБЗР Конвенцией по биологическому разнообразию (КБР).

жителей. Помимо этого, большую часть года здесь присутствует огромное количество морских птиц, которые гнездятся, мигрируют и/или кормятся в этом регионе, включая такие виды как: большая и малая конюги; топорок и тихоокеанский тупик; моевка; тонкоклювый буревестник; очковая гага и гага-гребенушка; тонкоклювая и толстоклювая кайры; белая и розовая чайки; чистик и еще не менее тридцати многочисленных видов морских птиц, морских уток, гусей, гагар и плавунчиков. Здесь также находятся единственные в регионе гнездовья люрика – эндемика Северной Атлантики.

3. *Остров Врангеля*: Полюньи и прибрежные воды вокруг острова Врангеля в весенней и летний период являются важным местом охоты белого медведя; местом миграции и нагула тихоокеанского моржа; а также районом гнездования и кормления обширных колоний морских птиц, включая такие виды как: толстоклювая и тонкоклювая кайры, моевка, тупик и чистик.

Остров Врангеля является одним из трех наиболее важных биологических районов Русской Берингии. В 1960 году здесь был создан региональный заказник, преобразованный в 1968 году в республиканский заказник, а в 1976 году - в государственный природный заповедник.

В 1997 в территорию заповедника была включена акватория вокруг острова на расстояние до 12 морских миль от берега, что увеличило его площадь до 1,4 миллионов га. В 1999 году к ней была добавлена буферная зона шириной в 24 морских мили, а в 2004 году этот район (не включая буферную зону) получил статус Объекта мирового наследия. В 2009 году буферная зона была упразднена региональным правительством, но уже в декабре 2012 года она была восстановлена (см. Вставку 1).

## **2.2 Традиционное природопользование в районе Берингова пролива**

В наши дни в регионе продолжают активно развиваться традиционная культура и природопользование с традиционной охотой и рыболовством. Океанические воды района Берингова пролива относятся к наиболее продуктивным водам мира. На протяжении более тысячи лет рыба, тюлень, морж и киты являются основными компонентами рациона питания коренных народов. Наличие этих животных обеспечивается богатой первичной продуктивностью экосистемы, обусловленной присутствием морских льдов и слиянием крупных океанических течений, идущих через Берингов пролив. Весной в поисках добычи охотники могут уходить на маломерных судах на расстояние до 50-80 морских миль от берега. Отдельные ключевые районы, например районы лежбищ, кромки льдов, подъема на поверхность богатых питательными веществами глубинных вод, а также заболоченные участки берега с прилегающими морскими акваториями, обеспечивают среду обитания устойчивых популяций рыб, птиц и морских млекопитающих. Традиционный весенний промысел имеет огромное значение для выживания местного коренного населения. В этот период охотники и проходящие морские суда используют одни и те же свободные ото льда водные пространства. Интенсификация судоходства может иметь негативные последствия для окружающей среды. Шум и скорость движения моторизованных судов пугает животных и ставит под угрозу безопасность охотников на маломерных судах. Кроме того загрязнение моря также негативно сказывается на здоровье человека, животных и всей экосистемы.

Ключевым моментом для разработки мер защиты от потенциально негативного воздействия арктического морского судоходства является знание временных и пространственных характеристик использования морской среды коренным населением в процессе традиционного природопользования. «Берингоморская сеть системных наблюдений» (БССН) – проект,

финансируемый Национальным научным фондом США и направленный на сбор местными наблюдателями информации об окружающей среде и традиционному аборигенному промыслу в российских и американских поселках Берингова моря – использует метод составления карт плотности ресурсов для получения пространственных данных о районах традиционного природопользования. На картах приводятся совокупные данные по видам и сезонам, которые можно сопоставлять с другими типами данных, например, с протяженностью ледового покрова (См. Отчет о работе семинара в Номе 2012 г.).

Помимо БССН, масштабное исследование по подготовке карт с указанием сезонной среды обитания и традиционного аборигенного промысла тюленей и моржей на американской стороне Берингова пролива осуществляет корпорация Kawerak. Исследование ведется в сотрудничестве с девятью официально признанными племенами региона. Ниже приводятся образцы таких сезонных карт (Рисунок 2), которые после окончательной доработки станут информационной базой для квалифицированного отбора соответствующих природоохранных мер.

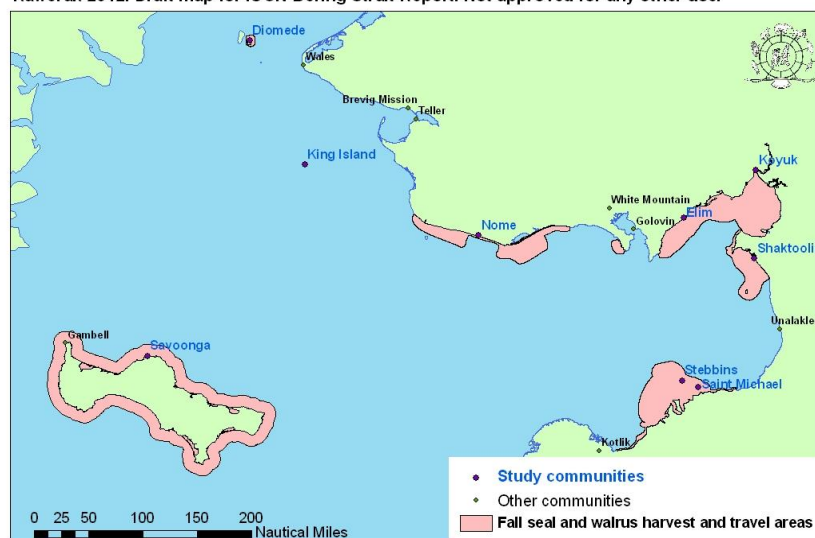
**Spring seal and walrus harvest and travel areas for selected Bering Strait and Norton Sound region communities**

Kawerak 2012. Draft map for IUCN Bering Strait Report. Not approved for any other use.



**Fall seal harvest and travel areas for selected Bering Strait and Norton Sound region communities**

Kawerak 2012. Draft map for IUCN Bering Strait Report. Not approved for any other use.



**Рисунок 2.** Данные сезонного промысла тюленей и моржей по 9 из 20 племен на американской стороне Берингова пролива. Осенний промысел обычно идет у берега, где в изобилии нагуливаются тюлени (Kawerak 2012 г.).

### 2.3 Судоходство в районе Берингова пролива

В последние годы морское судоходство в Арктике является объектом достаточно пристального внимания и изучения. На сегодняшний день наиболее исчерпывающим исследованием является проведенная в 2009 году под эгидой Арктического совета и его Рабочей группы по защите арктической морской среды (ПАМЕ) «Оценка морского судоходства в Арктике» (AMSA). Отчет по результатам оценки содержит семнадцать рекомендаций, из которых наиболее важными являются следующие три: 1) Рекомендация II-A, направленная на изучение текущего использования морской среды Арктики проживающими там коренными народами; Рекомендация II-C по выявлению районов особого экологического и культурного значения и Рекомендация II-D, предлагающая арктическим странам изучить потребности в создании международных природоохранных зон с целью экологической защиты Северного ледовитого океана.

В 2012 году по Северному морскому пути (СМП), проложенному по акватории российской Арктики, между Северной Европой, Западной Сибирью и Азией прошло 49 торговых судов (Рисунок 3) - количество, в десять раз превышающее число судов, следовавшее этим путем два года назад. Прошедшим летом по этой трассе было перевезено более миллиона тонн грузов, в основном, нефтепродуктов, железной руды и угля (что на 50 процентов больше, чем в 2011 году). О семидесятипятипроцентном росте грузоперевозок (до 1,5 миллиона тонн) по сравнению с 2011 годом сообщает и Центр по изучению безопасности циркумполярного региона Института Арктики (CCSS). Кроме того, в прошлом году по СМП впервые прошел принадлежащий Газпрому танкер «Обь», груженный сжиженным природным газом (СПГ), открывая будущее поставкам российского СПГ на азиатский и европейские рынки.

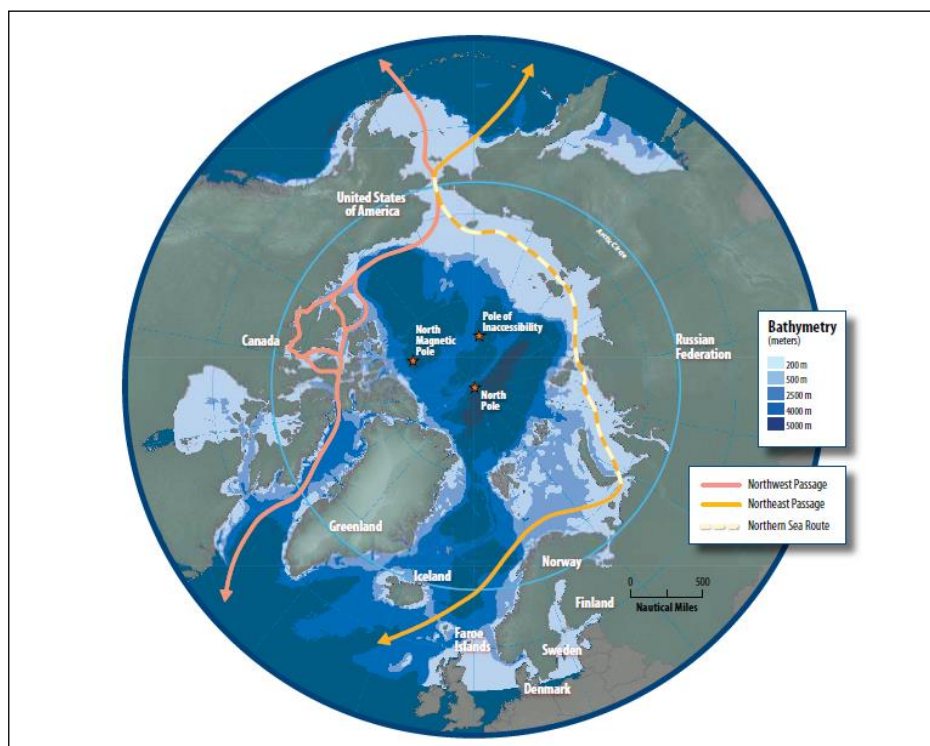
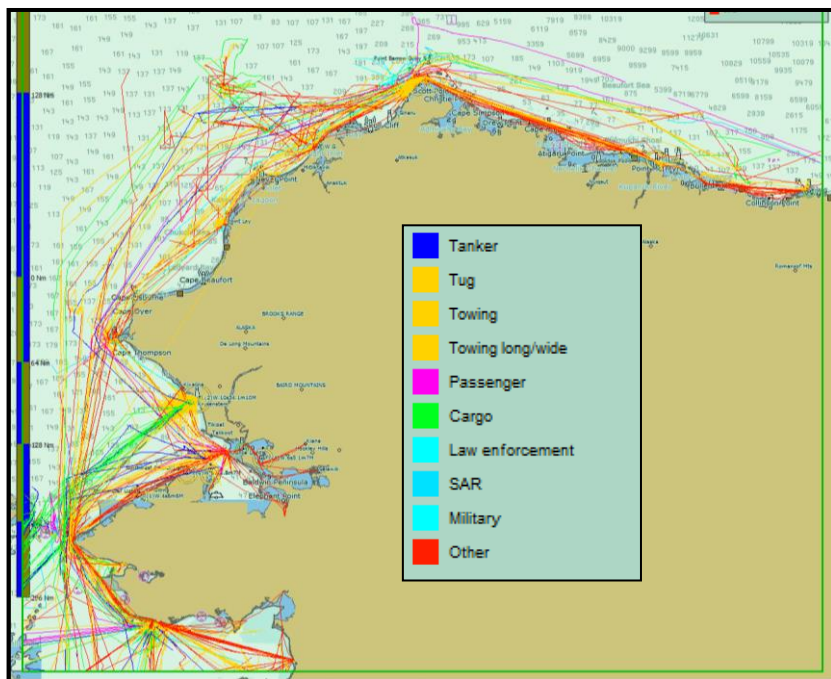


Рисунок 3. Трансарктические судоходные трассы (AMSA, 2009).

В течение исследуемого периода Российская государственная дума приняла закон о СМП в июле 2012 года, который вступил в силу с января 2013 года. Российская Федерация также учредила Администрацию Северного морского пути в составе Министерства транспорта. Суды, следующие по трассам как СМП, так и Северо-западного морского пути в Северном ледовитом океане, так или иначе, проходят через регион Берингова пролива. Составленная недавно Морской информационной службой карта (Рис. 4) дает представление о движении судов в американском секторе региона в 2012 году.



**Рисунок 4:** Интенсивность морской деятельности в Арктике по данным Автоматической идентификационной системы (АИС) за 2012 г. (Источник: Морская информационная служба Аляски)

Воздействие интенсификации судоходства на морские экосистемы и местных жителей, зависящих от них как в плане жизнеобеспечения, так и в культурно-духовной сфере, вызывает озабоченность. Увеличение количества морского транспорта несет с собой повышение риска столкновения судов, негативного воздействия шума и прочих факторов беспокойства, разливов нефтепродуктов, интродукцию чуждых инвазивных видов, сброса загрязняющих веществ и прочих последствий (См. отчет о работе семинара в Номе 2012 г. в рамках продолжения обсуждения).

### 3. Результаты работы семинара

В связи с миграциями морских млекопитающих, передвижениями охотников в процессе традиционного промысла и изменениями характера и движения морских льдов определение уязвимых районов приобретает особую важность. Участники семинара посвятили основное время работы обсуждениям наилучших способов сбора и распространения информации о местонахождении и маршрутах передвижения судов, охотников, источников опасности и морских млекопитающих. Ввиду наличия многочисленных пользователей морской среды, особое значение имеет обеспечение своевременной и качественной связи между правительствами, судами и

охотниками. Участники выявили в регионе три сферы, в которых требуется улучшение организации и управления:

1. Добровольные меры для судов;
2. Инфраструктура связи; а также
3. Международное сотрудничество.

Участники семинара согласились, что в каждой из данных областей необходимо расширение сотрудничества между арктическими странами на федеральном уровне, в особенности между США, Россией и Канадой. На региональном уровне было отмечено сотрудничество между представителями штата Аляска и Чукотского автономного округа в предыдущие годы и высказано пожелание о продолжении этого межправительственного диалога по вопросам морской деятельности в регионе. Присутствующие на встрече представители Глобального экологического фонда (ГЭФ) отметили, что, в частности, возможность такого сотрудничества предоставляет инициатива Партнерства ГЭФ и Российской Федерации по устойчивому управлению окружающей средой в Арктике (известная также как «Арктическая повестка 2020»), имеющая целью совершенствование использования природных ресурсов региона.

Было отмечено, что, несмотря на то, что отдельные заинтересованные стороны, отвечающие за использование морской среды и транспорта в регионе, уже взаимодействуют с местными коренными народами, было бы целесообразно расширить и улучшить координацию работы с поселками. Одним из вариантов такой организации работы может стать недавно учрежденная Коалиция по морским млекопитающим Арктики<sup>5</sup>, представляющая охотников из пяти организаций коренных народов Аляски, а также региональные политические органы. Участники также заметили, что активизация обмена информацией между аборигенными поселками Аляски и Чукотки поможет стимулировать понимание обеими сторонами последствий развития судоходства в регионе. Проблемы безопасного судоходства, вызывающие взаимную озабоченность, можно было бы также обсудить на семинаре в Москве или на Чукотке.

### **3.1 Добровольные меры для судов**

Продолжая дискуссию, начатую на первом семинаре, участники обсудили разработку добровольных мер для судов, следующих транзитом через данный регион. В то время как Международная морская организация (ИМО) ведет разработку требований Полярного кодекса для судов, совершающих плавание в полярных водах, имеет смысл рассмотреть также добровольные меры для особых районов (таких как Берингов пролив и Берингово море) с целью обеспечения оптимальной защиты морской среды, устойчивости морских экосистем в условиях традиционного аборигенного промысла местных поселков и безопасности судоходства. Такие меры могли бы использоваться государственными органами по обе стороны Берингова пролива, а также могли бы стать основой будущих совместных соглашений и стандартов в регионе. Несмотря на то, что юридически такие меры не имеют принудительной силы, практика указывает на высокую степень соблюдения мер добровольного характера международными морскими перевозчиками. На этом основании, разработка добровольных мер представляется весьма перспективной.

---

<sup>5</sup> В коалицию входят Аляскинская эскимосская комиссия по китобою (AEWC), Аляскинский комитет по белуге (ABWC), Эскимосская комиссия по моржу (EWC), Комитет по ледовым формам тюленей (ISC), и Аляскинская комиссия «Нанук» (ANC).



Участники обсудили различные типы потенциальных мер и пришли к заключению, что потребность в тех или иных мерах меняется в зависимости от времени года и степени риска. Например, охотники, прежде чем уходить в море во время охоты, сначала идут вдоль берега, что приводит к концентрации движения охотничьих судов в прибрежной зоне. Кроме того необходимо учитывать сезонные миграционные коридоры, как например, у западного берега острова Св. Лаврентия. Меры могли бы касаться таких вопросов, как:

- Буферные зоны (Вставка №1);
- Районы, которых следует избегать;
- Маршруты судов;
- Скорость движения;
- Доклады судов в отношении факторов опасности, таких как наличие морского льда.

Хорошим примером может служить организация движения в калифорнийском проливе Санта-Барбара и прилегающих водах, где проходящим судам требования ограничения скорости сообщаются по радио. Специалисты и общественность Арктики располагают обширной информацией о движении морского транспорта, аборигенном использовании морской среды, путях миграции животных и местонахождении экологически и биологически значимых районов. При наличии качественных пространственных и временных данных по аборигенному использованию морской среды и особенностям сезонных миграций, можно начать изучение интеграции и взаимодействия этих компонентов в морской среде Арктики.

#### **Вставка №1. Восстановление буферных зон островов Врангеля и Геральд**

В декабре 2012 г. российским Премьер-министром Дмитрием Медведевым была восстановлена 24-мильная буферная зона вокруг острова Врангеля и острова Геральд. Острова расположены чуть севернее трассы Северного морского пути (СМП). По сравнению с изначальными размерами, установленными в 1999 году, площадь охранной зоны увеличилась за счет включения в нее южной части острова Врангеля между устьем реки Хищники и мысом Гавайи. Восстановление буферной зоны поможет в защите этого уязвимого района от последствий морской деятельности, поскольку позволит лучше контролировать суда, следующие по данному отрезку СМП. Окружающая острова 12-мильная зона представляет собой российские территориальные воды, тогда как вся акватория между островами и материковой частью, кратчайшее расстояние до которой составляет 87 миль, входят в исключительную экономическую зону России. Министерство транспорта Российской Федерации окажет содействие в управлении буферной зоной и опубликует соответствующий ИМ бюллетень регламентирующий плавание в охраняемом районе.

Участники семинара выявили другие стороны, помимо федеральных органов и коренных народов США, России и Канады, заинтересованные в разработке добровольных мер для судов. К ним относятся грузоотправители и морские перевозчики, торговые ассоциации, эксперты ИМО и Арктического совета, Комиссия по морским млекопитающим, а также межправительственные органы, такие как Международная китобойная комиссия (МКК). Совместный проект США, России и Канады по разработке добровольных мер для регионального судоходства может иметь значительный эффект, даже при рекомендательном характере таких мер. Разработка данных мер принесет дополнительную пользу в виде совершенствования знаний о пробелах в социально-экологических данных, а также понимания факторов риска, связанных с судоходством в этом регионе.

В качестве первых шагов можно предложить:

- Изучение процедуры разработки и согласования добровольных мер соответствующими федеральными органами США, России и Канады и выявление информационных пробелов.
- Проведение многостороннего семинара заинтересованных сторон с целью организации сотрудничества и обмена информацией для разработки набора добровольных мер для судов осуществляющих плавание в районе Берингова пролива.

Различные специалисты могут также рассмотреть, такие вопросы, как:

- Способы доведения добровольных мер до перевозчиков и прочих заинтересованных сторон;
- Методы отслеживания регионом соблюдения добровольных мер;
- Потенциальное развитие или изменение мер по мере изменения окружающей среды и интенсификации судоходства в регионе.

Реализация любой из задач потребует совершенствования инфраструктуры связи в регионе.

### **3.2 Инфраструктура связи**

По мере возрастания интенсивности судоходства в Беринговом проливе возникнет потребность в соответствующей инфраструктуре, включая навигационные средства и сооружения, портовые сооружения для размещения аварийных буксирных судов, расширение зоны действия системы АИС, а также протоколы связи. Развитие новой инфраструктуры потребует финансовых затрат со стороны США и России. Кроме того, рекомендации Американского межведомственного комитета по системам морских перевозок (CMTS) по совершенствованию Системы морских перевозок в Арктике (MTS), предполагают, в частности, совершенствование прогнозов погоды/ледовой обстановки, а также карт судоходных вод американской Арктики.

Правительства и частный сектор экономики могли бы изучить возможность создания партнерств с целью совместного инвестирования и работы со штатом Аляска и коренными народами по совершенствованию инфраструктуры связи. На семинаре обсуждались различные схемы организации связи.

#### **а. Региональные центры связи (РЦ)**

Маломерные охотничьи суда могут находиться в любом месте региона, особенно в весенний период, когда охотники уходят далеко от поселков в поисках моржей. Помимо того морские льды также могут находиться где угодно, как показала ситуация 2012 года, когда в море Бофорта и в Чукотском море к северу от пролива сконцентрировались плотные ледовые поля. Оборудование аборигенных охотничьих поселков адекватными средствами связи и организация четкого взаимодействия с

#### **Вставка № 2. Сезонные центры связи**

Летом 2012 г. компания Royal Dutch Shell оборудовала восемь сезонных центров связи в прибрежных поселках Чукотского моря, моря Бофорта и Берингова пролива с целью обмена информацией для координации работы по снижению риска в реальном времени. К работе привлекались местные консультанты по традиционному природопользованию (КТП), которые дважды в день сообщали информацию о миграциях животных и деятельности охотников. В свою очередь КТП извещали местное население о месте и времени проведения работ компанией Shell, а также рекомендовали компании меры, помогающие избежать конфликтов с традиционным промыслом. Суда компании Shell были обязаны связываться с Центром связи каждые шесть часов.



отраслью морских перевозок и правительствами помогли бы обеспечить все заинтересованные стороны информацией о местонахождении судов, охотников, факторов угрозы, а также морских млекопитающих.

Как сказано в отчете о работе семинара 2012 года в Номе, принципиальным моментом в создании многофункциональной сети связи для совершенствования безопасности мореплавания, аварийного реагирования и экологического мониторинга является расширение радиуса действия Системы автоматической идентификации (AIS). Согласно требованиям ИМО, крупные торговые суда должны быть оборудованы приемопередатчиками системы AIS, транслирующими информацию о судне (скорость, курс, тип, местоположение и пункт назначения). Применение оборудования связи и слежения за судами обеспечит доставку информации на другие суда и береговые станции связи по обеим сторонам Берингова пролива (США и Россия), что будет содействовать предотвращению морских происшествий, инцидентов, связанных с загрязнением окружающей среды, а также столкновений судов с морскими млекопитающими и традиционными охотниками. Например, совершающее плавание в данном районе судно может связаться с РЦ связи и получить информацию о вероятном местонахождении охотников, морских млекопитающих или морских льдов. Береговые станции связи могли бы иметь следующие характеристики:

- Прием сообщений системы AIS о местонахождении судов;
- Прием сигналов транспондеров спутниковой связи о местонахождении судов традиционного бытового промысла;
- Возможность сообщения по сети AIS судам, оборудованным данной системой, информации о местонахождении и характере факторов угрозы, например, льдов, местонахождении морских млекопитающих и морских охотников, а также о фактах несоблюдения мер по снижению риска;
- Возможность связи с охотниками традиционной охоты, например, при помощи оборудования УКВ цифрового избирательного вызова, для сообщения местонахождения проходящих судов, создающих опасность столкновения.

Участники семинара также обсудили ряд мероприятий, содействующих созданию в регионе интегрированной системы связи на основе существующих мощностей. К таким мероприятиям относятся:

- Проведение многостороннего семинара с целью изучения протоколов связи, а также сроков передачи сообщений о судах, помехах, животных или конфликтных ситуациях;
- Реализация пилотной программы обеспечения оборудования и обучения местных морских охотников, работающих в районе Берингова пролива на маломерных судах, вести слежение за местонахождением их охотничьих бригад и информировать о присутствии в районе коммерческих морских судов, представляющих собой потенциальную опасность столкновения;
- Изучение возможностей Интернет как вспомогательного средства для принятия решений и организации аварийных мероприятий (Вставка 3).

### **Вставка 3. Информационные средства Интернет**

В качестве двух примеров сетевых информационных средств, сданных в эксплуатацию летом 2012 г. и обобщивших данные из разных источников, можно привести норвежский портал VarentsWatch и американскую программу ArcticERMA. В идеале, все электронные формы информации должны иметь возможность обновления во времени близком к реальному.

- VarentsWatch собирает в одном портале информацию по ряду важных тем, включая климат и окружающую среду, морской транспорт, морские ресурсы, морское право, нефть и газ, рыболовство и рыбоводство. Портал обеспечивает бесперебойное поступление оперативной информации, чтобы в случае аварии или происшествия обеспечить необходимыми данными аварийные бригады.
- ArcticERMA (Программа управления ЛАРН в Арктике) представляет собой сетевое информационное средство, используемое при ликвидации разливов нефти. Согласно информации NOAA, ArcticERMA собирает в единую платформу такие данные как местонахождение, протяженность и концентрация морских льдов; местонахождение портов и трубопроводов; а также наличие уязвимых природных ресурсов. Кроме того там имеются данные по культурным ресурсам и традиционному природопользованию, собранные на основе традиционных знаний. Однако там нет данных по судоходству.

### **в. Лоция прибрежных и внутренних водных путей для района Берингова пролива**

Одной из наиболее сложных проблем является вопрос доставки более подробной экологической и географической информации, а также сведений по использованию морского пространства непосредственно в рулевые рубки иностранных и американских судов осуществляющих плавание в этом экологически сложном и уязвимом районе. Своевременная доставка информации поможет повысить безопасность мореплавания, защиту морской окружающей среды, а также уменьшить взаимодействия между судами и традиционными природопользователями и морскими животными. Важная для мореплавателей, но порой не отраженная на морских картах информация содержится в американской «Лоции прибрежных водных путей». Однако, на сегодняшний день, главы, посвященные району Берингова пролива, не содержат информации о присутствии в этих водах морских зверобоев и китов.

Информацию лоции по району Берингова пролива можно было бы дополнить данными по:

- Сезонным маршрутам и районам концентрации морских млекопитающих и птиц;
- Региональной ледовой ситуации и прочим особым океанографическим и метеорологическим условиям;
- Региональному/аборигенному/традиционному использованию морской среды на сезонной основе (с выделением районов активной местной охоты и рыболовства);
- Сезонному движению судов в районе Берингова пролива;
- Расположению прибрежных поселков и традиционным районам охоты и рыболовства местных жителей;
- Добровольным мерам или маршрутам (по мере их разработки);
- Районам, получающим особый статус в будущем;
- Местонахождению центров связи в районе Берингова пролива (по мере их создания);
- Контактным лицам в прибрежных поселках (по составлению списков).

В идеале, такая логия должна разрабатываться совместно российской и американской сторонами. Информация о прибрежных поселках и подходах к портам публикуется также Национальным агентством геопроостранственной разведки (Пуб. 155, 11 Издание, 2011 г.), но в ней нет сведений по сезонному использованию акватории традиционным природопользованием и по наличию китов. В работе над логией можно также использовать данные Арктической региональной гидрографической комиссии (ARHC) (Вставка 4). Кроме этого в качестве ресурса можно задействовать «Морской экологический справочник – Северо-западный морской путь» и «Наставление по плаванию в Северной Канаде», опубликованное Канадской гидрографической службой. Документы содержат информацию о физических особенностях (географических, океанографических и атмосферных) региона, ледовой обстановке, особых районах (заказники, национальные парки и т. д.), землепользовании, традиционной охоте и сроках промысла, а также экологическом воздействии судоходства (включая различные смягчающие меры). Обе публикации могут служить моделью документа, который можно было бы разработать для района Берингова пролива.

**Вставка 4. Руководство по выбору маршрутов для мореплавателей Арктики/Руководство по планированию плавания в Арктике**

Арктическая региональная гидрографическая комиссия (ARHC), организованная по инициативе пяти прибрежных арктических стран (Канада, Дания, Норвегия, Российская Федерация и США) под эгидой Международной гидрографической организации (ИГО), была создана в 2010 году с целью расширения сотрудничества в области гидрографии Северного Ледовитого океана. Руководство по выбору маршрутов для мореплавателей Арктики (AMRG) - идея, основанная на аналогичных продуктах, используемых в регионе Балтийского моря, и предложенная Данией на инаугурационной встрече ARHC, имеет целью определить информацию (зафиксированную как на бумажных картах, так и в электронном формате) имеющую значение для мореплавателей, работающих в Арктике. В апреле 2012 г. Канаде было поручено подготовить национальное AMRG к рассмотрению ARHC с целью последующего принятия его в качестве шаблона. Документ, названный «Руководство по планированию плавания в Арктике» (AVPG) должен дать ответы на поставленные ранее вопросы о действующем законодательстве, правомерности, обновлении информации, а также наилучшей компоновке этой информации в помощь мореплавателям. ARHC должна рассмотреть пригодность AVPG в качестве прототипа для использования другими странами-членами ARHC.

### **3.3 Международное сотрудничество**

#### **а. Двустороннее сотрудничество**

В качестве вспомогательного аналитического механизма при принятии решений можно использовать оценку экологического риска. В настоящее время несмотря на рекомендацию AMSA, в регионе отсутствует систематический сбор данных о движении судов, равно как и официальный обмен данными по региональному судоходству между арктическими странами (См. Вставку 5). Если в районе Берингова пролива произойдет столкновение или авария, последствия могут оказаться катастрофическими. Для проведения оценки экологического воздействия в данном регионе, включая покрытые льдом акватории, потребуются более качественные данные о движении судов, грузах, перевозимых судами, а также социологическая и экологическая информация, которая может повлиять на вероятность происшествий и последствия таких происшествий, если они произойдут (то есть, карты сезонного аборигенного промысла).

Большинство участников пришло к соглашению, что проведение в регионе предварительной оценки экологического риска под руководством правительств станет первым шагом к совершенствованию использования морской и береговой среды, обеспечению безопасности местных жителей, сохранности их культуры, а также экологического и биологического разнообразия. Такая оценка поможет, в числе прочего, в принятии решений о месте размещения служб поиска и спасения, морских трасс, а также оборудования ЛАРН. Предварительная оценка риска может также помочь в разработке добровольных мер и улучшении мониторинга.

**Вставка 5. Двустороннее сотрудничество в сфере морской деятельности в Арктике**

Норвегия и Россия осуществляют совместную разработку Системы судовых сообщений (SRS) в Баренцевом море, которая должна войти в строй в июне 2013 г.. Недавно одобренная ИМО система SRS, обеспечит раннее оповещение о судах, требующих особого внимания, и сообщение судам информации, необходимой для безопасного плавания в регионе.

Для качественного проведения оценки потребуется двустороннее сотрудничество с участием заинтересованных сторон. Кроме того в процессе оценки необходимо учитывать аборигенные знания и использование природы региона. Присутствующие подчеркнули, что проводящиеся под руководством Береговой охраны США исследования, такие как Изучение маршрутов подхода к портам в Беринговом проливе (PARS), обеспечивают хорошую информационную базу для такой оценки. Цель исследования PARS состоит в снижении риска морских аварий и совершенствовании эффективности движения судов в проливе. Для этого, а также для обеспечения рассмотрения рекомендаций ИМО, необходимо оценить опасности для судоходства, схемы движения судов, экологические условия, навигационные средства и гидрологию исследуемого региона. В процессе обсуждения работы PARS присутствующие отметили:

- Продолжение взаимодействия с коренным населением региона играет ключевую роль в обеспечении будущего традиционной охоты;
- Расширение масштаба PARS в рамках двустороннего международного сотрудничества является шагом вперед на пути к рассмотрению вопроса Международной морской организацией; а также
- Изучение возможности расширения сотрудничества в рамках программы «Общее наследие Берингии», объединяющей парки Аляски (США) и Чукотки (Россия).

Стороны продолжают обсуждать доработку Меморандума о взаимопонимании (MoV) между США и Россией о связи между национальными парками в Берингии. Представители Госдепартамента США вместе со Службой национальных парков проводят консультации с местными заинтересованными сторонами, такими как правительство штата Аляска, организации коренного населения штата, и неправительственные организации. Американское посольство в Москве ведет аналогичную работу с поселками Чукотки с целью оценки степени заинтересованности и поддержки проекта. Ожидается, что проект Меморандума будет в скором времени представлен заинтересованным сторонам. Однако положения MoV по Берингии не распространяются на морские воды района Берингова пролива.

Было отмечено, что предварительная оценка риска не обязательно является предпосылкой для получения районом назначаемого ИМО статуса особо уязвимого морского района (ОУМР), но может обеспечить информационную поддержку в работе по получению такого статуса в будущем.

ОУМР представляет собой долгосрочный механизм, позволяющий государствам регулировать иностранное судоходство, и принимать конкретные защитные меры в своем регионе. (Таблица 1). Статус ОУМР может использоваться в дополнение к защитным мерам национального уровня. Он также отмечается на международных морских картах. Берингов пролив по сути является международным, поэтому расположенные по его берегам страны должны обеспечить гарантию того, что «все морские и воздушные суда пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий»<sup>6</sup>. Для назначения региона ОУМР требуется предварительное проведение особой оценки риска и последующее утверждение ИМО соответствующих защитных мер (более подробно см. отчет о работе семинара в Номе, 2012 г.). Участники обсудили опыт работы по присвоению статуса ОУМР в других регионах мира, включая:

- Торресов пролив – двухсторонний процесс, учитывающий аборигенное использование акватории. Принятые защитные меры включают в себя новый маршрут с двухсторонним движением судов и расширение сферы действия системы лоцманской проводки, применяющейся в районе Большого Барьерного рифа с 1990 года; а также
- Балтийское море – многосторонний процесс; акватория с сезонным ледяным покровом.

**Таблица 1. ОУМР ИМО по состоянию на 2012 г.**

Район	Защитные меры	Год
Большой Барьерный риф, Австралия	* система лоцманской проводки * обязательная система судовых сообщений	1990
Торресов пролив, Австралия, Папуа – Новая Гвинея	* двусторонний путь * обязательная система лоцманской проводки	2005
Архипелаг Сабана-Камагуэй, Куба	* разделение потока морского транспорта * районы, которых следует избегать * запрет на сбросы в океан	1997
Остров Мальпело, Колумбия	* район, которого следует избегать	2002
Острова Флорида-Кис, США	* четыре района, которых следует избегать * Три района, где якорная стоянка запрещена	2002
Вадденское море, Дания, Германия, Нидерланды	* обязательная система судовых сообщений и контроль движения судов * разделение потока морского транспорта * глубоководный маршрут * рекомендуемая и обязательная лоцманская проводка * Особый район МАРПОЛ	2002
Национальный заповедник Паракас, Перу	* район, которого следует избегать (судам $\geq$ 200т, груженым углеводородами или вредными жидкостями без тары)	2003
Западноевропейские воды (Бельгия, Франция, Ирландия, Португалия, Испания, Объединенное Королевство, Канарские Острова, Испания)	* обязательная система судовых сообщений для танкеров с одинарным корпусом, перевозящим тяжелое котельное топливо	2004

<sup>6</sup> UNCLOS, Статья 38.

Канарские Острова, Испания	* пять районов, которых следует избегать * два рекомендованных судоходных пути * обязательная система судовых сообщений	2005
Район Балтийского моря (Дания, Эстония, Финляндия, Латвия, Литва, Польша Швеция)	* Схемы разделения движения (новые и поправки к существующим) * глубоководный маршрут * районы, которых следует избегать * обязательная система судовых сообщений и системы лоцманской проводки * Особый район МАРПОЛ (I, V, VI-Sox)	2005
Галапагосский архипелаг, Эквадор	* район, которого следует избегать	2005
Морской национальный памятник (природы) Папаханаумокуакеа, США	* шесть районов, которых следует избегать * обязательная и рекомендуемая система судовых сообщений	2007
Пролив Бонифачо, Франция и Италия	* рекомендуется лоцманская проводка <sup>7</sup>	2011
Банка Саба, Северо-восточное Карибское море, Нидерланды	* якорная стоянка запрещена * район, которого следует избегать (суда ≥ 300т)	2012

Было подчеркнута, что в многочисленных отчетах, написанных по данному региону достаточно информации для того, чтобы без труда перейти к работе по предварительной оценке риска.

## **в. Многостороннее сотрудничество**

### **Полярный кодекс ИМО**

Ряд арктических стран взяли на себя инициативу в Международной морской организации разработать обязательный к исполнению Полярный кодекс мореплавания. В этот кодекс, в его основной части, войдут требования по конструкционным стандартам арктических морских судов, необходимому арктическому аварийно-спасательному оборудованию, а также обязательной для подготовке/опыту кораблевождения в ледовых условиях для соответствующих членов судового экипажа. В процессе участвует мировое морское сообщество, включая ключевые сегменты морского транспорта, работающие в условиях Арктики (например, сухогрузы, танкеры и пассажирские суда). Участники семинара с удовлетворением узнали, что в числе прочих мер, разрабатываются руководства по плаванию в полярных водах для отдельных типов судов. Работу над Полярным кодексом предполагается завершить к лету 2014 г.; в марте 2013 года началась активная разработка мер защиты окружающей среды для Полярного кодекса. По общему соглашению, коллективное взаимодействие и сотрудничество арктических и неарктических стран было бы полезно для разработки качественного и эффективного, кодекса полярного судоходства. Положения Полярного кодекса будут действовать в районе Берингова пролива.

<sup>7</sup> Резолюция ИМО не дает международного юридического основания требовать обязательной лоцманской проводки судов в процессе транзитного прохода проливов, предназначенных для международного судоходства, включая пролив Бонифачо и Берингов пролив.

## Международная конвенция по предотвращению загрязнения морской среды с судов (МАРПОЛ)

Согласно конвенции МАРПОЛ особые морские районы обеспечиваются более высоким уровнем защиты, чем прочие морские районы. В настоящее время в Арктике нет районов, классифицированных МАРПОЛ в качестве «особых», предполагающих строгий контроль за сбросом нефти, вредных жидких веществ, судовых сточных вод, мусора, а также загрязнения воздуха (См. Таблицу 2 районов, которым был присвоен данный статус). Недавно назначенный район контроля выбросов в США и Канаде не включает в себя Арктику. Было отмечено, что в Антарктике имеется три особых района. Участники заметили, что с ростом объемов научных данных и знаний об Арктике, а также с развертыванием систем мониторинга арктическим странам нужно попытаться добиться назначения особых районов ИМО в наиболее важных регионах Арктической акватории. Поскольку район Берингова пролива является одним из наиболее уязвимых и сложных морских районов Арктики, следует обратить внимание на получение статуса этим регионом в первую очередь.

Таблица 2. Особые районы ИМО МАРПОЛ

<b>Приложение 1 -- Нефть:</b> Средиземное море, Балтийское море, Красное море, районы Персидского залива, Аденский залив, Антарктика, Северо-Западная Европа, Оманские воды Аравийского моря и южная часть южноафриканских вод.
<b>Приложение II – Вредные жидкие вещества:</b> Район Антарктики.
<b>Приложение IV – Сточные воды с судов:</b> Балтийское море (вступает в силу 1/1/2013).
<b>Приложение V -- Мусор:</b> Средиземное море, Балтийское море, Черное море, Красное море, районы Персидского залива, Северное море, Район Антарктики и Большой Карибский район (включая Мексиканский залив и Карибское море).
<b>Приложение VI – Предотвращение загрязнения воздушной среды с судов (Районы ограничения выбросов):</b> Балтийское море (SOx), Северное море (SOx), Северо-американский район (SOx, NOx, и пылевидные вещества), а также район американского сектора Карибского моря (США) и Канады (SOx, NOx, пылевидные вещества – вступление в силу 1/1/2013).

## Конвенция по биологическому разнообразию

Участники семинара обсудили возможное применение к арктическому судоходству положений Конвенции по биоразнообразию. Было отмечено, что для района Берингова пролива представляет интерес Статья 8(j), поскольку в ней рассматриваются *традиционные знания, инновации и практика*. Кроме того в ней говорится, что «при условии непротиворечия национальному законодательству, каждая из договаривающихся сторон обязуется уважать, сохранять и поддерживать знания, инновации и практику аборигенного и местного населения, воплощающие традиционный образ жизни, имеющий важное значение для сохранения и устойчивого использования биоразнообразия, а также содействовать их широкому применению с одобрения и с участием носителей данных знаний, инноваций и практики, и поощрять равное пользование благами, являющимися результатом применения этих знаний инноваций и практики». Было отмечено, что Россия и Канада являются участниками КБР, в то время как США не является.

## Приложения

### Приложение 1 – Список лиц, присутствовавших на семинаре

<b>Агаркова</b>	<b>Елена</b>	Всемирный фонд дикой природы – США
<b>Арнаудо</b>	<b>Рэй</b>	Аппарат госсекретаря (Планирование политики), Госдепартамент США
<b>Обри</b>	<b>Дэвид</b>	Группа Woods Hole Group
<b>Бергман</b>	<b>Триша</b>	Специалист по международным вопросам, Офис иностранных дел, НОАА
<b>Бода</b>	<b>Кен</b>	Лейт.-Ком, стратег-аналитик, Береговая охрана США
<b>Бригхам</b>	<b>Лосон</b>	Профессор географии и Арктической политики, Университет штата Аляска, Фэрбенкс (УАФ)
<b>Коуен</b>	<b>Харлан</b>	Советник, Управление океанами и международные институты, МСОП
<b>Дэниел</b>	<b>Рейчелл</b>	Старший сотрудник, PEW Environment Group
<b>Дуда</b>	<b>Ал</b>	Секретариат ГЭФ
<b>Фаррел</b>	<b>Джон</b>	Исполнительный директор Американской комиссии по арктическим исследованиям
<b>Фрейзер</b>	<b>Драммонд</b>	Начальник отдела регулирования, надзора и лицензирования, Офис безопасности судов, Министерство транспорта Канады
<b>Гиббонз</b>	<b>Эндрю</b>	Лейтенант, Береговая охрана США
<b>Гофман</b>	<b>Виктория</b>	Совместные исследования и консультирование
<b>Гоурли</b>	<b>Джулия</b>	Бюро по вопросам океанов и полярных районов, Госдепартамент США
<b>Герр</b>	<b>Доротeya</b>	Сотрудник Морской программы МСОП
<b>Хаффинз</b>	<b>Элеанора</b>	Менеджер Американской Арктической программы PEW Environment Group
<b>Кнудсон</b>	<b>Кип</b>	Директор по федерально-региональному взаимодействию, Аппарат губернатора Шона Парнела (Аляска)
<b>Лофлин</b>	<b>Том</b>	Старший советник по Арктике, МСОП
<b>Линч</b>	<b>Кристин</b>	Отдел государственных вопросов, Компания Royal Dutch Shell
<b>Магнусон</b>	<b>Гэри</b>	Старший советник Комитета по системам морского транспорта, НОАА
<b>Мамаев</b>	<b>Владимир</b>	Региональный технический советник, ПРООН
<b>МакКланаган</b>	<b>Элизабет</b>	Директор, Офис международных дел, НОАА
<b>МакКоннелл</b>	<b>Марта</b>	Руководитель Полярной программы, МСОП
<b>Меткаф</b>	<b>Вера</b>	Директор Эскимосской комиссии по моржу, Корпорация Kawerak
<b>Оппенхаймер</b>	<b>Питер</b>	Начальник международного отдела, Офис Генерального юрисконсульта, НОАА
<b>Пейдж</b>	<b>Эд</b>	Исполнительный директор «Морской информационной службы»



		Аляски»
<b>Реймонд-Якубян</b>	<b>Джули</b>	Директор социологической программы, Корпорация Kawerak.
<b>Робардс</b>	<b>Мартин</b>	Директор программы «Арктическая Берингия», Общество охраны дикой природы (WCS)
<b>Роббинс</b>	<b>Марк</b>	Помощник директора, Аппарат губернатора Шона Парнела (Аляска)
<b>Робинсон</b>	<b>Браен</b>	Лейт.-ком., Представитель Береговой охраны в Госдепартаменте США OES/OPA
<b>Родионов</b>	<b>Сергей</b>	Начальник отдела Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота
<b>Роза</b>	<b>Шерил</b>	Заместитель директора, Комиссия США по арктическим исследованиям
<b>Спир</b>	<b>Лиза</b>	Директор международной программы СЗПР по проблемам океанов
<b>Стишов</b>	<b>Михаил</b>	Координатор ВВФ-Россия по биоразнообразию Арктики
<b>Вагнер</b>	<b>Кейти</b>	Сотрудник отдела морских исследований, МСОП
<b>Вильямс</b>	<b>Маргарет</b>	Управляющий директор, Отделение американской Арктики, Всемирный фонд дикой природы – США
<b>Здор</b>	<b>Эдуард</b>	Исполнительный секретарь, Чукотская ассоциация зверобоев традиционной охоты

## Приложение 2

### Интенсификация судоходства и экология района Берингова пролива Программа работы семинара №2

Среда, 31 октября

#### **Полдень      обед**

- 13:00 Вступительное слово и обзор результатов семинара в Номе  
Том Лофлин (МСОП)  
Лосон Бригхам (УАФ)  
Лиза Спир (СЗПР)
- 13:15 Текущее состояние работы над Полярным кодексом и PARS  
Триша Бергман (НОАА)  
Лейт.-Ком. Браен Робинсон (БО США)  
Обсуждение
- 13:45 Новости работы БО США  
Лейт.-Ком. Кен Бода (БО США)
- 14:00 Результаты встречи «Мореплавание в водах Аляски: Коренные народы, наука и политика»  
Мартин Робардс (WCS)
- 14:15 Проект ГЭФ по крупным морским экосистемам западной части Берингова моря  
Владимир Мамаев (ПРООН)
- 14:30 Совершенствование связи / Работа с общественностью  
Эд Пейдж (Мор. инф. служба Аляски)
- 14:45 Опыт, полученный в создании центров связи летом 2012 г.  
Крис Линч (Shell)

Обсуждение

#### **15:30 Перерыв**

- 15:45 Возможности реализации 1) добровольных мер для судов, 2) предварительной оценки риска, 3) совершенствования связи/работы с общественностью, 4) Полярного кодекса

Ведущий: Лосон Бригхам (УАФ)

Участники: Джули Гоурли (Госдепартамент США) *требуется подтверждение*

Лейт.- Ком. Кен Бода (БО США)  
Владимир Мамаев (ПРООН)  
Эд Пейдж (Мор. инф. служба Аляски)  
Сергей Родионов (ЦНИИМФ, Россия)

Обсуждение

**17:30 Завершение рабочего дня**

<b>Четверг, 1 ноября</b>
--------------------------

8:30 Завтрак

9:00 Обзор первого дня работы Том Лофлин (МСОП)

9:15 Работа ВВФ России по проекту судоходства в Беринговом море  
Михаил Стишов (ВВФ Россия)

9:45 Работа в группах

**Полдень Обед**

13:00 Пленарное заседание – отчет о работе в группах

16:45 Обобщение второго дня работы

**17:00 Прием**

<b>Пятница, 2 ноября</b>
--------------------------

8:30 Завтрак

9:00 Пленарное заседание

**Полдень Завершение работы семинара**

IUCN Washington, D.C.  
1630 Connecticut Ave NW, Ste 300  
Washington, DC 20009



Natural Resources Defense Council  
40 West 20th Street  
New York, NY 10011



University of Alaska Fairbanks  
505 South Chandalar Fairbanks  
AK 99775, United States

