

УДК 327.8+341.221.2(98)

## СОТРУДНИЧЕСТВО ПРИАРКТИЧЕСКИХ ГОСУДАРСТВ В ОБЛАСТИ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ И ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ РАБОТ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

### THE ARCTIC STATES' COOPERATION ON EMERGENCY SITUATIONS PREVENTION AND SEARCH AND RESCUE OPERATIONS: PROBLEMS AND PROSPECTS



© **Конышев** Валерий Николаевич, доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений СПбГУ. E-mail: [konyshov06@mail.ru](mailto:konyshov06@mail.ru)

© **Konyshov** Valery Nikolaevich, Doctor of Political Sciences, Professor of the Department of International Relations Theory and History of the Faculty of International Relations of St. Petersburg State University.  
E-mail: [konyshov06@mail.ru](mailto:konyshov06@mail.ru)

© **Сергунин** Александр Анатольевич, доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений СПбГУ. E-mail: [sergunin60@mail.ru](mailto:sergunin60@mail.ru)

© **Sergunin** Alexander Anatolievich, Doctor of Political Sciences, Professor of the Department of International Relations Theory and History of the Faculty of International Relations, St. Petersburg State University.  
E-mail: [sergunin60@mail.ru](mailto:sergunin60@mail.ru)



**Аннотация.** В исследовательские задачи данной статьи входит, во-первых, анализ международно-правовой базы сотрудничества приарктических государств в области предотвращения чрезвычайных ситуаций и поисково-спасательных работ; во-вторых, изучение имеющегося опыта подобного сотрудничества как на дву-, так и на многостороннем уровнях; в-третьих, выработка предложений по совершенствованию этого взаимодействия с точки зрения российских национальных интересов

**Ключевые слова:** приарктические государства, предотвращение чрезвычайных ситуаций, поисково-спасательные работы

**Abstract.** This article has the following research objectives: first, to make an analysis of the international legal basis for the Arctic states' cooperation on emergency situations prevention and search and rescue operations; second, to study the existing cooperative experiences at the bi- and multilateral levels; third, to suggest some practical recommendations to improve such a cooperation from the Russian national interests' point of view

**Keywords:** Arctic states, emergency situations prevention, search and rescue operations

#### Введение

Наряду с природоохранной и гуманитарной тематикой, сотрудничество приарктических государств (ПАГ) в области предотвращения чрезвычайных ситуаций (ПЧС) и поисково-спасательных работ (ПСР) стало одним из важнейших направлений их взаимодействия в последние годы. В концептуальном плане это стало свидетельством дальнейшего смещения

«центра тяжести» региональной политики от вопросов «жесткой» (военной) к «мягкой» (невоенной) безопасности [1; 5].

Следующие факторы способствовали активизации сотрудничества ПАГ в области ПЧС и ПСР. Таяние полярных льдов и удлинение сроков сезона навигации привели к росту интенсивности транспортных перевозок арктическими морскими маршрутами, прежде всего Северным морским путём (СМП), а в перспективе и Северо-западным проходом (СЗП), контролируемые, соответственно, Россией и Канадой. Причём объёмы грузоперевозок по этим путям будут расти быстрыми темпами. Только Китай планирует к 2020 г. от 5 до 15% внешних грузоперевозок проводить по СМП [11]. Рост морских перевозок неизбежно влечёт за собой риск таких ЧС, как крушение судов (или их затирание льдами), разлитие нефтепродуктов или попадание других опасных веществ в арктическую морскую среду. Учитывая хрупкость арктических экологических систем, последствия подобных катастроф будут гораздо более серьёзными, чем в других регионах планеты. Так, после разлива нефти на Аляске в заливе Принца Уильяма судном Exxon Valdez, принадлежавшим американской компании Exxon (1989 г.), природе был нанесен такой ущерб, что популяции многих видов птиц, рыб и животных не восстановились до настоящего времени. Дело в том, что в полярных условиях разлившаяся нефть естественным образом разлагается бактериями гораздо дольше, чем в южных широтах, а восстановление флоры и фауны Арктики происходит медленнее из-за более длительного цикла смены поколений. По данным Фонда дикой природы, к 2005 г. обнаружилось, что спустя 15 лет нефть в прибрежной полосе залива Принца Уильяма лишь слегка выветрилась. Ученые прогнозируют, что эта нефть, сохранившая токсичные свойства, может оставаться в почве ещё в течение десятилетий [4, с. 11].

Предотвращение подобных катастроф и борьба с их последствиями, имеющими международное значение, требует усилий не одной, а, по крайней мере, нескольких стран.

Изменение климата, а также прогресс в авиационных и коммуникационных технологиях ведет к росту кросс-полярных авиаперевозок, рынок которых растёт в 4 раза быстрее, чем обычных авиаперевозок [2]. Для того, чтобы сделать более безопасными эти маршруты, страны, участвующие в подобных перевозках (прежде всего Россия, Канада и США), должны не только развивать навигационную и прочую наземную инфраструктуру, но и позаботиться о создании и/или развитии поисково-спасательных служб (ПСС), а также о налаживании взаимодействия между ПСС разных стран. Необходимо также отметить, что авиаполёты даже в, казалось бы, хорошо освоенных арктических регионах таят в себе немало рисков. Как показало крушение самолета при заходе на посадку в аэропорту города Резолют Бэй на севере

Канады в 2011 г., вызванное плохими погодными условиями и стоившее 12 жизней, местная ПСС оказалась далеко не на высоте, и если бы не самоотверженные действия добровольцев, количество жертв было бы ещё большим [25].

Не только рост перевозок, но и в целом расширение хозяйственной деятельности человека на Крайнем Севере также влечёт за собой увеличение экологических рисков. Например, Норвегия и Россия уже в ближайшее время намерены начать нефтегазодобычу на арктическом шельфе, хотя полностью безопасных технологий для этого пока не существует. Так, одной из важнейших причин, по которой постоянно откладывается начало буровых работ на недавно построенной нефтяной платформе в Карском море (месторождение «Приразломное»), является отсутствие надежных гарантий со стороны «Газпромнефти», являющейся собственником этого объекта. Продолжающееся расширение нефтегазодобычи на суше, а также горнодобывающей промышленности в полярных районах приарктических стран также чревато техногенными катастрофами (причем самого разного типа — от попадания токсичных веществ в окружающую среду до взрывов и затопления на шахтах), что также требует заблаговременного создания системы предотвращения и быстрого реагирования на ЧС.

Изменение климата и возможные техногенные катастрофы создают новые риски для коренных народов Севера. Быстро уменьшается ареал их обитания и ведения хозяйственной деятельности. Так, саами, населяющие северные районы Финляндии и Швеции, жалуются на то, что создание новых шахт (особенно открытых разрезов), развитие транспортной и туристической инфраструктуры в Лапландии ведёт к нарушению пастбищного оленеводства и других традиционных форм хозяйствования этого этноса. На Севере Канады участились инциденты с местными охотниками-инуитами, неожиданно попадавшими на своих снегоходах в полыньи в привычных для них местах охоты, что было обусловлено опять-таки потеплением климата и истончением ледового покрова [25, с. 38].

В последние годы активно развивается арктический туризм, что тоже связано с потеплением климата на севере планеты и большей доступностью заполярных регионов. Так, по данным гренландских властей, ежегодно от 40 до 50 круизных лайнеров посещают прибрежные воды этого острова [21]. «Бум» арктического туризма имеет своим «побочным продуктом» рост рисков для туристических судов, ибо путешествия происходят в районе, где особенно активно образуются айсберги. Например, для датских властей всегда памятен случай с пассажирско-транспортным судном Hans Hedtoft, которое бесследно исчезло после столкновения с айсбергом южнее Гренландии в 1959 г. В свою очередь, подобные риски со-

здают проблемы для местных ПСС, которые нуждаются в укреплении их материально-технической базы и кадрового состава.

В задачи данного исследования входит, во-первых, анализ международно-правовой базы сотрудничества ПАГ в области ПЧС и ПСР; во-вторых, изучение имеющегося опыта подобного сотрудничества как на дву-, так и на многостороннем уровнях; в-третьих, выработка предложений по совершенствованию этого взаимодействия с точки зрения российских национальных интересов.

### ***Международно-правовые основы сотрудничества***

Международно-правовым основанием сотрудничества в области ПЧС и ПСР в Арктике до заключения региональных соглашений являлся ряд документов универсального характера: Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция), Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г., Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г., Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г., Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г., Международная конвенция о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1992 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973–1978 гг. с поправками (МАРПОЛ) и Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом 2001 г.

Однако эти конвенции не учитывали в полной мере специфику взаимодействия ПАГ в сфере ПЧС и ПСР, и потому со временем созрела потребность в заключении специальных соглашений регионального характера. Формирование региональной международно-правовой базы для взаимодействия ПАГ в данной сфере шло по двум направлениям — заключению как двусторонних, так и многосторонних соглашений.

Создание правовой базы началось с двустороннего сотрудничества, ибо, с одной стороны, его необходимость более очевидна, чем потребность в многостороннем взаимодействии, а, с другой — разработка соглашений подобного рода технически проще, чем заключение договоренностей сразу между несколькими государствами.

***Двусторонние соглашения.*** Россия имеет соглашения в области ПЧС и ПСР (или близких по смыслу сферах) с большинством ПАГ, причём часто с советских времен.

***Россия — США.*** Подписанное в 1972 г. между СССР и США Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды заложило правовой фундамент для взаимодей-

ствия двух стран в данной сфере. Цели такого сотрудничества, согласно ст. 2 Соглашения, — разработка мер предотвращения загрязнения, изучение загрязнения и его воздействия на окружающую среду. Было обозначено одиннадцать направлений реализации, в том числе: предотвращение загрязнения воздуха, воды, морей, а также загрязнения окружающей среды, связанное с сельскохозяйственной деятельностью; улучшение городской среды; организация и охрана заповедников; биологические и генетические эффекты загрязнения окружающей среды; изменение климата; прогноз землетрясений; арктические и субарктические экосистемы; законодательство и регулирование в области охраны окружающей среды. В рамках Соглашения 1972 г. проводились семинары рабочих групп по каждому из направлений, обмен информацией и специалистами, совместные исследования, двусторонние конференции и т. п. [3, с. 9].

Важная роль этого договора на тот период заключалась в том, что СССР и США как крупнейшие мировые державы признали необходимость сотрудничать в сфере охраны окружающей среды. Сами разработка и заключение договора явились существенным результатом прогрессивного развития международного природоохранного права: на тот момент Соглашение 1972 г. представляло наиболее глубокий по своему содержанию двусторонний международный договор, касающийся охраны окружающей среды. Будучи образцом успешного международного сотрудничества на двустороннем уровне, этот договор впоследствии был взят за основу иных аналогичных двусторонних соглашений между другими государствами. Проводимая в рамках Соглашения работа способствовала и активному взаимодействию сторон на международных площадках при разработке универсальных природоохранных конвенций (таких как Конвенция о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния 1979 г., Конвенция об охране озонового слоя 1985 г. и пр.). Кроме того, было положено начало обсуждению двустороннего соглашения о борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях.

После распада СССР стороны, учитывая взаимные интересы и опыт, накопленный в ходе выполнения Соглашения 1972 г., подготовили его обновленный вариант — Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединённых Штатов Америки о сотрудничестве в области охраны окружающей среды и природных ресурсов, которое было заключено в 1994 г. Соглашение 1994 г. расширяет сферу взаимодействия США и РФ в этой области, отражает результаты развития международного права охраны окружающей среды за прошедшие двадцать лет [3, с. 10].

Его важной новеллой стало положение, в соответствии с которым стороны договорились совместно разрабатывать взаимно согласованную политику в области охраны окружающей среды и природных ресурсов на двустороннем, региональном и глобальном уровнях. Области сотрудничества, помимо закрепленных Соглашением 1972 г., включают также оценку воздействия на окружающую среду, технологии цифрового картирования, геоинформационные технологии и средства дистанционного зондирования для решения задач охраны окружающей среды, энергосберегающие меры и альтернативные источники энергии, чрезвычайные экологические ситуации, экологический мониторинг и пр. (ст. 2).

Утверждением мероприятий и программ сотрудничества, координацией деятельности вовлеченных лиц, а также иными вопросами, связанными с выполнением Соглашения 1994 г., занимается Смешанная российско-американская комиссия по сотрудничеству в области охраны окружающей среды и природных ресурсов. Соглашение 1994 г. представляет основу для улучшения взаимодействия между агентствами США и соответствующими службами России по некоторым ключевым вопросам охраны окружающей среды Арктики.

Соглашение между СССР и США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях 1989 г. предусматривает взаимную помощь сторон в борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение морской среды в пределах территориальных зон ответственности. Зонай ответственности являются районы Берингова и Чукотского морей, входящие во внутренние и территориальные воды каждой из сторон, и «морской район за пределами территориального моря, в котором эта Сторона осуществляет свои суверенные права и юрисдикцию в соответствии с международным правом» (ст. 2)<sup>1</sup>. В целях реализации Соглашения назначенные компетентные органы сторон разрабатывают и утверждают совместный план чрезвычайных мер на случай загрязнения. Подобный план принимался и регулярно обновлялся в 2001–2011 гг.

**Россия — Канада.** Определённый двусторонний правовой механизм существует и в российско-канадских отношениях. В 1989 г. был заключён Меморандум о взаимопонимании и сотрудничестве в предотвращении и сохранении под контролем загрязнения морской среды Арктики 1989 г. Меморандум развивает правовые основы сотрудничества двух государств в случаях загрязнения морской среды с судов в покрытых льдом районах, как такие районы определены в ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Области сотрудничества здесь включают обмен информацией и опытом, передачу технологий, реагирование в случае инцидентов, вызывающих загрязнение [3, с. 8].

---

<sup>1</sup>URL: [http://www.vcom.ru/cgi-bin/db/zakdoc?\\_reg\\_number=%D18900854](http://www.vcom.ru/cgi-bin/db/zakdoc?_reg_number=%D18900854) (дата обращения: 24.03.2014).

В соответствии с Соглашением между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады о сотрудничестве по вопросам окружающей среды 1993 г., которое заменило соответствующее соглашение между СССР и Канадой 1989 г., подтверждены принципы устойчивого развития, закреплены области сотрудничества, направленного на охрану окружающей среды в регионе: защита морской среды и пресных вод; сохранение экосистем, включая создание природоохранных территорий; реагирование на чрезвычайные ситуации, которые могут привести к негативным экологическим последствиям.

Разрабатывать и реализовывать программы сотрудничества уполномочена Канадско-российская смешанная комиссия по окружающей среде, создание которой было предусмотрено соглашением 1993 г.

**Россия — Норвегия.** Российско-норвежское взаимодействие в области ПЧС началось с Соглашения о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод 1990 года<sup>2</sup>. Однако наиболее значимым является Соглашение между Россией и Норвегией о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море 1994 г., которое касается загрязнения морской среды нефтью из любого источника. Оно соответствует Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. и развивает её правовые механизмы. Между сторонами действует совместный план чрезвычайных мер на случай загрязнения (2002 г.), принятый в рамках указанного соглашения.

Сотрудничество в области ПЧС и ПСР в Арктике является предметом иных двусторонних договоренностей России и Норвегии: Соглашения о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море 1995 г.; Меморандума о понимании между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве в поиске и спасании, а также предупреждении о серьезных инцидентах 2000 г.; Соглашения об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках 1993 г.; Соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных из состава Военно-Морского Флота в северном регионе, и повышении ядерной и радиационной безопасности 1998 г. и Меморандума о российско-норвежском сотрудничестве в области ядерной безопасности 1995 г. Действует также упрощённая процедура захода в территориальные воды друг друга в случае ЧС (2012 г.) [15].

---

<sup>2</sup>URL: <http://www.zaki.ru/pagesnew.php?id=1227>(дата обращения: 24.03.2014).

**Россия — Дания.** Правовая база в сфере ПЧС и ПСР в российско-датских отношениях наименее развита. На двустороннем уровне правовой основой взаимодействия в области ПЧС является Соглашение в области охраны окружающей среды 1993 г. В нём акцент сделан на приверженность Сторон общим задачам охраны окружающей среды в Арктике. Договор представляет широкие юридические рамки сотрудничества стран в области защиты атмосферы от загрязнений, решения природоохранных вопросов производства энергии, охраны морской среды от загрязнения, экологического мониторинга, оценки воздействия на состояние окружающей среды, а также по иным направлениям. Обе стороны предпочитают региональный формат (АС и Совет Баренцева Евро-Арктического региона — СБЕАР) для развития сотрудничества в сфере ПЧС и ПСР.

**Россия — Финляндия.** Между странами нет специальных соглашений по ПЧС в отношении Арктики, но существуют подобные договоренности в отношении Балтики: Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Балтийского моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях 1989 г. и Совместный российско-финляндский план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением Балтийского моря 2003 г.

**США и Канада.** Следует отметить, что Россия является одной из наиболее «продвинутых» стран среди ПАГ в плане формирования двусторонней международно-правовой базы взаимодействия в области ПЧС и ПСР. Другие ПАГ были не так активны в разработке и заключении соответствующих двусторонних соглашений с сопредельными странами. Например, как это ни парадоксально, но до относительно недавнего времени сотрудничество между двумя соседними странами и ближайшими союзниками по НАТО — США и Канадой — не распространялось на сферу ПЧС и ПСР. Лишь 11 декабря 2012 г. были подписаны два канадо-американских соглашения: о сотрудничестве между Северным командованием США (United States Northern Command, USNORTHCOM), Канадским объединенным оперативным командованием (Canadian Joint Operations Command, CJOC) и Североамериканским командованием аэрокосмической обороны (North American Aerospace Defense Command, NORAD) [26] и о совместных обучении и учениях в Арктике [27]. Наряду с чисто военными задачами, одним из важнейших направлений канадо-американского сотрудничества стало взаимодействие двух стран в области ПСР в Арктике и подготовке кадров для этих целей [9]. Оттава

имеет также соглашение с Копенгагеном о защите от загрязнения морского пространства между Канадой и Гренландией (1983 г.)<sup>3</sup>.

**Многосторонние соглашения.** «Пионерами» многостороннего сотрудничества в области ПЧС и ПСР в Арктике стали пять североευропейских («нордических») стран — Дания (включая Гренландию), Исландия, Норвегия, Финляндия и Швеция. Ещё в 1971 г. между ними было заключено Копенгагенское соглашение о предотвращении загрязнения морской среды (дополнено в 1993 г.)<sup>4</sup>.

Планы по расширению «нордического» сотрудничества были провозглашены в рамках так называемого «доклада Столтенберга» по общей арктической политике государств Северной Европы (2009 г.). Планировалось создание единой североευропейской сети мониторинга и спасательных подразделений, включая создание спутниковой группировки (три спутника к 2020 г.), ряд совместных амфибийных подразделений, центров совместной подготовки кадров спасателей, регулярное проведение совместных учений и пр. [22]. Однако в условиях финансово-экономического кризиса реализовать эти идеи не удалось. К тому же, эти планы выглядели как дублирование соответствующих инициатив по линии АС и СБЕР, что вряд ли было позволительным для «нордической пятерки» как с политической, так и, особенно, финансово-экономической точек зрения.

Функции в сфере ПЧС и ПСР в Арктике пыталась взять на себя и НАТО. В 2009 г. в Рейкьявике руководство НАТО объявило о том, что в Арктике альянс возьмет на себя обеспечение «мягкой безопасности», включая миссии поиска и спасания, а также ликвидацию последствий различных чрезвычайных ситуаций [24]. Эти планы, однако, не получили развития по причине того, что ряд членов альянса (прежде всего, Канада) не пожелал активного вовлечения НАТО в арктические дела, справедливо полагая, что активизация этого военно-политического блока на Крайнем Севере приведет к подрыву других региональных институтов (прежде всего, «детища» Оттавы — АС, в создании которого в 1996 г. канадская дипломатия сыграла ключевую роль).

Существенным шагом на пути сотрудничества ПАГ в области ПЧС и ПСР стало заключенное под эгидой СБЕР 11 декабря 2008 г. Соглашение о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации<sup>5</sup>. Стороны учредили Сов-

<sup>3</sup> URL: [www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887](http://www.treaty-accord.gc.ca/text-texte.aspx?id=101887); <http://www.itopf.com/information-services/country-profiles/individual.html#clist>

<sup>4</sup> URL: [www.copenhagenagreement.org](http://www.copenhagenagreement.org); <http://www.itopf.com/information-services/country-profiles/individual.html#glist>

<sup>5</sup> URL: <http://www.beac.mid.ru/agree.doc>

местный комитет для реализации данного соглашения и назначили в него своих представителей. Председательство в комитете осуществляется на основе ежегодной ротации в алфавитном порядке. Совместный комитет проводит заседания ежегодно или по мере необходимости для планирования и координации сотрудничества, а также оценки выполнения данного соглашения. Комитет также является инициатором и участником планируемых учений, совместных тренировок и организует обмен экспертами. Стороны назначили контактные пункты, действующие 24 часа в сутки, для передачи уведомлений и запросов о помощи в случае возникновения чрезвычайной ситуации. В Соглашении были определены процедуры уведомления о морских, воздушных, ядерных и радиологических ЧС и оказания помощи терпящей бедствие стороне. Документ также регламентировал вопросы компенсации расходов сторон при проведении операции по чрезвычайному реагированию и страхованию подобных операций.

Несомненным достоинством данного соглашения является то, что оно касается всех видов ЧС и не только на море, но и на суше и в воздушном пространстве. В то же время оно было заключено только четырьмя государствами (даже не всеми членами СБЕР), которые входят в регион Баренцева моря (Россия, Норвегия, Финляндия и Швеция), т. е. касалось далеко не всех ПАГ, и потребность в соглашении, охватывающем более широкий круг арктических стран, не отпала.

В настоящее время, несмотря на попытки других международных организаций и форумов взять на себя функции координации взаимодействия ПАГ в области ПЧС и ПСР в Арктике, основная роль в многостороннем сотрудничестве в данной сфере всё-таки принадлежит АС. Это обусловлено тем, что АС является более представительным форумом, чем другие международные институты, и включает в себя все ПАГ. В частности, в отличие от СБЕР, АС включает таких важных «игроков» арктической политики, как США и Канаду.

Развитие международно-правовой базы в области ПЧС и ПСР в рамках АС началось сравнительно недавно. На шестой министерской сессии АС в Тромсё в 2009 г. было решено создать целевую группу для организации и завершения переговоров по международному инструменту по сотрудничеству в операциях по поиску и спасанию в Арктике. Следующим шагом стало подписание в 2011 г. Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (АМПСА).

В Соглашении были установлены зоны ответственности за проведение ПСР в Арктике для каждого ПАГ (см. рис. 1), а также определены национальные компетентные органы и спасательно-координационные центры (СКЦ) в каждой из стран. ПАГ-подписанты Соглаше-

ния обязались обмениваться информацией об имеющихся у них возможностях в области ПСР, приходить друг другу на помощь в случае неспособности самостоятельно справиться с проблемой и проводить совместные учения в рамках АМПСА [6].

Значение АМПСА заключается не только в том, что оно способствовало развитию сотрудничества между ПАГ в области ПЧС и ПСР, но и в том, что это было первое соглашение, подписанное под эгидой АС, которое имело обязательную силу для всех стран-участниц. АМПСА существенно подняло авторитет АС и способствовало его дальнейшему превращению из регионального дискуссионного форума в полноценную международную организацию.



Рис. 1. Секторы ответственности ПАГ по АМПСА

Надо отметить, что АМПСА встретило неоднозначную реакцию в ряде ПАГ. Как отмечает канадский эксперт Андреа Шарон, из восьми стран-членов АС пять являются членами НАТО, и в большинстве из них за ПСР отвечают военные ведомства, которые не очень охотно делятся информацией о своем потенциале в сфере ПСР и не склонны к практическому взаимодействию с ПСС ненаатовских ПАГ (РФ, Финляндия и Швеция) [10]. Другой канадский экс-

перт Стивен Дэли сомневается, что техническое оснащение канадских ПСС позволит им эффективно выполнять взятые ими обязательства по АМПСА. Консервативное же правительство Канады не хочет идти на увеличение бюджетных расходов на эти цели [13].

На седьмой министерской сессии АС (Нуук, май 2011 г.) было принято решение о создании целевой группы для разработки международного документа в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике. 15 мая 2013 г. на министерской встрече АС в Кируне было подписано Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике [7]. Значение этого соглашения трудно переоценить, поскольку, как уже отмечалось, риски от последствий разлива нефти в арктических условиях очень высоки и не до конца понятны длительность и последствия разрушительного влияния на среду обитания человека, животного и растительного мира.

В соответствии с Соглашением стороны обязались: 1) разместить в заранее определенных местах минимальное количество оборудования для борьбы с разливами нефти (БРН), соответствующего имеющемуся риску, а также принять программы его использования; 2) разработать программу учений для организаций по реагированию на загрязнение нефтью и подготовки соответствующего персонала; 3) иметь планы и средства связи для реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью; 4) иметь механизм или договорённость о координации реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью, с возможностью, если необходимо, мобилизации необходимых ресурсов.

ПАГ-подписанты соглашения также должны создать национальную систему быстрого и эффективного реагирования на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью, которая должна включать 1) компетентный национальный орган или органы, ответственные за обеспечение готовности и реагирование на загрязнение нефтью, 2) национальный круглосуточный оперативный пункт или пункты связи, отвечающие за получение и передачу сообщений о загрязнении нефтью и 3) орган или органы, имеющие право от имени стороны обращаться за помощью или принимать решение об оказании запрашиваемой помощи.

В случае, если один из участников соглашения получает информацию о загрязнении нефтью или возможном загрязнении нефтью, он должен оценить 1) событие для того, чтобы определить, является ли оно инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью, 2) характер, масштабы и возможные последствия инцидента, включая установление его возможных источников, а затем 3) незамедлительно информировать все государства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты таким инцидентом.

Стороны также обязались создать систему мониторинга с целью выявления инцидентов, вызывающих загрязнение нефтью, в районах под ее юрисдикцией и, по мере возможности, в смежных районах за пределами юрисдикции любого государства. Участники соглашения могут запросить помощь у любой стороны (или сторон) для реагирования на инцидент, вызывающий загрязнение нефтью. Эта помощь может включать консультативные услуги, техническую поддержку, предоставление оборудования или персонала. После проведения совместной операции стороны проводят её совместный разбор.

Договор предусматривает регулярное осуществление совместных учений и подготовки, включая учения по оповещению или передаче вызова, командно-штабные учения, учения по развертыванию оборудования и другие соответствующие действия.

Документ содержит в качестве приложения проект Практического руководства, цель которого заключается в содействии выполнению данного соглашения. Это руководство охватывает следующие вопросы: 1) система и форматы уведомления, запросы о помощи и другая соответствующая информация; 2) оказание помощи, а также координация и сотрудничество в операциях по реагированию с участием более одной стороны, в том числе в районах за пределами юрисдикции любого государства; 3) трансграничное перемещение и вывоз ресурсов; 4) процедуры проведения совместных разборов операций по реагированию на инциденты, вызывающие загрязнение нефтью; 5) процедуры проведения совместных учений и подготовки; 6) возмещение расходов, связанных с оказанием помощи.

В то же время нельзя не обратить внимание на откровенно слабые стороны соглашения. Так, документ в целом имеет весьма общий характер и, по существу, больше походит на протокол о намерениях, чем на полноценный международный договор. Конкретные формы и глубина реализации соглашения оставляются на усмотрение государств-участников. Вся конкретика выводится в приложения, большинство которых тут же объявляется необязательной частью соглашения, подлежащей постоянному согласованию на добровольной основе участниками соглашения. Это касается, прежде всего, самого основного приложения – Практического руководства, в котором должны быть прописаны конкретные шаги по реализации соглашения. Уже в преамбуле к руководству говорится, что оно «не является юридически обязывающим» [7, с. 135]. Предлагаемые формы документов, касающихся процедур уведомления и запроса помощи, осуществления управления и контроля при проведении операций по ликвидации последствий ЧС, проведения совместной подготовки и учений, решения административных вопросов и прочее, носят примерный и рекомендательный характер.

Из-за существенных различий в организации национальной системы быстрого реагирования на случаи загрязнения нефтью (в одних странах за все функции отвечают одни и те же органы, в других — разные; в одних странах борьба с разливами нефти и другими ЧС — компетенция военных и полувоенных органов, в других — сугубо гражданских учреждений) непонятны процедуры уведомления об инцидентах и организации запросов о помощи. Так, например, из текста самого документа и Практического руководства неясно, кто инициирует тревогу по поводу обнаруженного разлива нефтепродуктов и уведомляет другие стороны об инциденте. Вроде бы, по логике, это должны быть Национальные круглосуточные оперативные пункты связи, к которым первым должна поступать информация об инцидентах. Однако, исходя из рекомендаций, содержащихся в Практическом руководстве, создаётся впечатление, что документы об уведомлении должны составляться или компетентными национальными органами, ответственными за обеспечение готовности и реагирование на загрязнение нефтью или органами, имеющими право от имени стороны обращаться за помощью.

Причём документы об уведомлении и запросе помощи имеют настолько сложный характер, что на практике подобные бюрократические процедуры могут обернуться потерей драгоценного времени. Напомним также, что составление подобных документов и направление уведомлений и запросов о помощи, а также оказание помощи — дело сугубо добровольное, что ставит под сомнение декларированный сторонами обязательный характер данного соглашения.

Существенным недостатком анализируемого документа является то, что его действие не распространяется на военные корабли, военно-вспомогательные суда, а также гражданские корабли, используемые государствами в некоммерческих целях (ст. 3). Как известно, именно военные корабли весьма часто становятся источниками загрязнения морей, и на практике непонятно, как заставить военные ведомства ПАГ нести ответственность за допущенные инциденты.

В документе фактически не прописан механизм ответственности за причинённый ущерб. В нём идёт речь лишь о возмещении расходов, связанных с оказанием помощи. Что касается ответственности виновника загрязнения, то в соглашении лишь содержится отсылка к неназванным международным конвенциям по данному вопросу и национальному законодательству стран-подписантов соглашения. Что касается последнего, то далеко не все ПАГ имеют национальные законы о механизме возмещения ущерба, нанесённого разливами нефти. Так, в настоящее время Россия, не имея адекватной правовой базы по данному вопросу и в то же время идя по пути открытия Северного морского пути для международных

коммерческих перевозок, по сути дела, оказывается не в состоянии наказать виновных в разлиии нефти (особенно из числа иностранных судоходных компаний) и потребовать от них возмещения ущерба. А ведь именно российская часть Арктики будет особенно активно эксплуатироваться в плане транспортировки нефти и нефтепродуктов, и, соответственно, на ее долю придется наибольшее количество рисков, связанных с этим видом деятельности.

В документе также ничего не говорится о механизме страхования рисков, связанных с разлииями нефти и их ликвидацией.

В связи с вышесказанным возникают сомнения в эффективности данного документа и его соответствии тем вызовам и угрозам, с которыми в недалеком будущем придётся столкнуться ПАГ в связи с продолжающейся активизацией хозяйственной деятельности в Арктике. Документ явно готовился в спешке, многие его положения непродуманны и нуждаются в улучшении и доработке.

Отметим, что данное соглашение рассчитано на готовность ПАГ к реагированию на уже случившиеся ЧС. Более важного вопроса — как предотвратить разливы нефти — оно не касалось. ПАГ сознают необходимость разработки и заключения подобного соглашения, и в рамках АС уже началась подготовительная работа в этом направлении. Как отмечается в программе канадского председательства в АС, эта работа по подготовке соглашения о предотвращении разливов нефти будет продолжена. В число приоритетов канадского председательства входит также разработка правил движения в арктических широтах туристических и круизных кораблей [14].

Оценивая в целом состояние международно-правовой базы в области ПЧС и ПСР в Арктике, отметим, что она пока находится в начальной стадии своего формирования и нуждается в дальнейшем совершенствовании и развитии.

### ***Практический опыт сотрудничества***

У арктических государств, включая Россию, пока накоплен скромный опыт практического взаимодействия в сфере ПЧС и ПСР. В основном он сводится к проведению совместных учений в данной сфере как в двустороннем, так и многостороннем форматах.

***Двустороннее сотрудничество.*** С 1994 г. Россия и Норвегия проводят ежегодные совместные учения в Баренцевом море. Например, в 2012 г. учения включали в себя действия по очистке от загрязнения береговой линии и буксировочные действия в открытом море. Правда, по сообщениям норвежской стороны, российские корабли по неизвестной причине не участвовали в маневрах [23]. С российской стороны в учениях обычно принимает участие Морской СКЦ (Мурманск), с норвежской — Объединённый СКЦ (Будё). Руководство

учениями осуществляется поочерёдно представителями указанных центров. Учения регулярно посещают представители Арктического совета, которые, как правило, приурочивают к этому времени проведение практического семинара [15]. На семинаре 2012 г. представители транснациональных энергетических компаний ExxonMobil и ENI, которых норвежская сторона планирует привлечь к разработке нефтегазовых ресурсов на шельфе Баренцева моря, провели презентации своих программ по БРН в Арктике.

С 1990-х гг. Россия, США и Канада регулярно проводят совместные учения в области ПСР с кодовым названием SAREX. Традиционными являются учения по спасению экипажей терпящих бедствие судов. Однако в августе 2000 г. в северных регионах России состоялись нетрадиционные совместные учения по ПСР с целью спасения экипажа спускаемого космического аппарата, внештатно приземлившегося на воду в северных широтах [12].

Важной составной частью двустороннего сотрудничества в области ПЧС и ПСР является наличие у каждой из сторон адекватного потенциала для проведения операций в этой области. В последние годы в России ведётся большая работа по созданию подобного потенциала в Арктической зоне РФ (АЗРФ). Например, активно создаются элементы системы глобальной навигации ГЛОНАСС/GPS (острова Олений, Столбовой, Каменка; мыс Стерлигова; устье реки Индигирки). До 2020 г. планируется обеспечить навигацию вдоль всего Севморпути. В будущем российская система способна стать частью глобальной системы поиска и спасения во всей Арктике.

**СБЕР.** Созданный в соответствии с соглашением о ПЧС и ПСР в Баренцевом регионе 2008 г. Совместный комитет по сотрудничеству в области спасения в Баренцевом регионе (Joint Committee on Rescue Cooperation in the Barents Region) служит ключевым звеном в сотрудничестве ПАГ в данной области. Комитет разработал Совместное руководство по спасению в Баренцевом регионе, которое было апробировано в ходе «полевых» учений<sup>6</sup>. Регулярное проведение совместных учений в рамках Баренцева сотрудничества (Barents Rescue) началось с 2001 г., когда в Швеции состоялось первое учение такого рода. Впоследствии учения были проведены в Норвегии (2005 г.), Финляндии (2007 г.), России (2009 г.) и снова в Швеции (2011 г.). По времени учения приурочены, как правило, к моменту окончания председательства той или иной страны в СБЕР, которая и становится «хозяйкой» учений. Первые учения проводились в формате натовской программы «Партнёрство ради мира». Затем

---

<sup>6</sup> URL: [http://www.beac.st/in\\_English/Barents\\_Euro-Arctic\\_Council/Working\\_Groups/BEAC\\_Working\\_Groups/Rescue\\_Cooperation.iw3](http://www.beac.st/in_English/Barents_Euro-Arctic_Council/Working_Groups/BEAC_Working_Groups/Rescue_Cooperation.iw3)

участниками соглашения о сотрудничестве в области предупреждения, готовности и реагирования на чрезвычайные ситуации 2008 г. был выработан собственный формат учений.

Первыми после заключения соглашения 2008 г. состоялись учения в России, проходившие на территории Мурманской области 8–10 сентября 2009 г. В состав тренирующихся групп входили 384 чел. и 77 единиц техники. Персонал, участвовавший в подготовке и проведении учения, составил 2384 чел. и 192 единиц техники. В учениях были задействованы шесть летательных аппаратов и 30 кораблей, судов и других плавсредств [8, с. 17]. Сценарий учений включал пять тем: 1) борьба с последствиями радиоактивного заражения, возникшего вследствие падения неуправляемого самолёта на хранилище радиоактивных отходов в Андреевой губе; 2) операция по поиску и спасению команды затонувшего судна в Баренцевом море; 3) ликвидация последствий ДТП на федеральной трассе «Кола» с участием автобуса с иностранными туристами, легкового автомобиля и спецтранспорта, перевозившего радиоактивный груз (в связи с чем возникла угроза радиоактивного заражения местности); 4) совместные российско-финские действия по тушению лесного пожара в приграничном районе Мурманской области; 5) борьба с последствиями ЧС, возникшей в акватории Кольского залива в результате столкновения челночного танкера с плавучим нефтехранилищем «Белокаменка», включая тушение пожара на хранилище и ликвидацию разлива нефти. Страны, принимавшие участие в учении, высоко оценили опыт по отработке совместных действий в ходе спасательных операций и, в то же время, выявили немало слабых сторон в системе планирования и руководства ходом учения, взаимного оповещения, а также в самом процессе совместных действий «в поле» спасательных команд из разных стран.

В 2011 г. совместные учения состоялись в шведской провинции Норботтен. Мероприятия включали в себя серию штабных игр и командно-штабных учений (апрель-сентябрь 2011 г.) и «полевые учения» (20–22 сентября 2011 г.). Последние включали в себя операции по ликвидации последствий следующих условных ЧС: прорыв плотины на реке Лулё (основное учение); крушение пассажирского поезда в Йокмокке; автомобильная авария в туннеле Летсен (с пожаром); столкновение грузовика с аммонием с пассажирским автобусом; крушение судна в акватории порта Лулё (столица провинции Норботтен) с падением множества пассажиров за борт; возгорание в моторном отсеке ледокола «Атле» в порту Лулё [16]. По утверждению шведской стороны, на территории которой проходили учения, сценарий учений создавался на основе реальных событий. Так, незадолго до описанных учений на плотине на реке Умё в соседней с Норботтеном провинции Вестерботтен была обнаружена утечка воды, а в ходе операции по ликвидации ЧС погиб один из спасателей. В то же время

ряд участников этих учений (особенно российских) был недоволен тем, что явно был замечен «крен» в сторону командно-штабных учений, семинаров и теоретических дискуссий, а не в сторону практической отработки действий ПСС различных стран.

Учения Barents Rescue-2013 состоялись 17-19 сентября 2013 года в норвежской провинции Тромс (рис. 2).



Рис. 2. Схема проведения учений Barents Rescue-2013

По сценарию учений [19], на горе Норнес, расположенной на берегу Кофьорда, должен случиться гигантский оползень. Это потребует эвакуации трёх населенных пунктов. Во время эвакуации в тоннеле Поллфьель должно случиться ДТП, повлекшее его частичное разрушение и пожар. По сценарию, оползень также породит 45-метровое цунами, которое сметет участок европейской трассы E-6, идущей по побережью, и расположенный поблизости молодежный лагерь. Поскольку район учений расположен близко к стыку границ Норвегии, Швеции и Финляндии, то участие в ПСР приняли, прежде всего, спасатели из этих стран. Россию представляли: Национальный центр управления в кризисных ситуациях МЧС России, спасатели Мурманского поисково-спасательного отряда, оперативная группа Главного управления МЧС России по Мурманской области, специалисты Мурманского территориаль-

ного центра медицины катастроф, сотрудники криминалистической лаборатории УМВД по Мурманской области [20].

Таким образом, в рамках СБЕР накоплен наибольший (и наиболее разнообразный) опыт проведения совместных учений ПАГ в области ПЧС и ПСР. В отличие от других форматов сотрудничества, которые, в основном, фокусировались на проведении операций по спасению на морях и ликвидации разливов нефти, учения по линии СБЕР включали себя и борьбу с последствиями сухопутных ЧС: радиоактивное заражение местности, крупные ДТП и крушения поездов, оползни, цунами, прорыв дамб и пр.

**Арктический совет.** Ведущей структурой внутри АС в области ПЧС и ПСР является Рабочая группа по предотвращению, готовности и реагированию на чрезвычайные ситуации (Emergency Prevention Preparedness and Response Working Group), внутри которой есть целевая группа по БРН. 5–6 октября 2011 г. прошли первые командно-штабные учения восьми участников соглашения АМПСА, которые состоялись в столице территории Юкон городе Уайтхорс на севере Канады. На учениях присутствовали 80 чел., представителей ПСС ПАГ. Целью учений был обмен информацией и опытом проведения ПСР в Арктике. Стороны информировали друг друга о состоянии национальных ПСС в регионе и существующих оперативных планах в этой области [17; 25].

В апреле 2012 г. в Канаде состоялась встреча министров обороны арктических стран, на которой существенное внимание было уделено сотрудничеству в области ПСР [18].

10–14 сентября 2012 г. у восточных берегов Гренландии состоялись первые настоящие учения в рамках соглашения АМПСА (SAREX-2012), максимально приближенные к реальным условиям [21; 28]. В учениях приняли участие корабли, самолеты, вертолеты и спасательные команды из Дании (её континентальной части, а также из Гренландии и с Фарерских островов), Канады, США, Исландии, Норвегии и России. Условной целью учений было спасение пассажиров и экипажа терпящего бедствие туристического судна. Учение происходило в три этапа. На первом этапе Гренландский морской СКЦ осуществил с помощью самолетов, вертолетов и кораблей поиск «исчезнувшего» круизного судна. На втором этапе спасательные отряды были высажены на «терпящем бедствие» корабле, которые должны были потушить «пожар» и оказать первую медицинскую помощь «раненым» пассажирам. На третьем этапе была осуществлена эвакуация «раненых» в госпитали Рейкьявика за 500 км от места «крушения» судна. Одной из основных целей учения была проверка систем связи и оборудования в экстремальных условиях, а также отработка совместных действий национальных ПСС в процессе спасательной операции. В настоящее время в рамках целевой группы по БРН

ведется работа по проведению учений по ликвидации разливов нефти (как это предусмотрено соглашением 2013 г.).

***Вместо заключения: как сделать сотрудничество более эффективным?***

Изменение климата и связанная с ним растущая экономическая активность на Крайнем Севере создали настоятельную потребность в углублении сотрудничества ПАГ в области ПЧС и ПСР. В ответ на эту потребность ПАГ формируют соответствующую международно-правовую базу как в двустороннем, так и многостороннем форматах. В этих же форматах регулярно проводятся учения по ликвидации последствий ЧС и ПСР. Особенно большой опыт в этой сфере накоплен в рамках СБЕР. В то же время, в настоящий момент намечается тенденция к дублированию действий АС и СБЕР в области ПЧС и ПСР, что вряд ли положительно скажется на взаимоотношении этих двух региональных институтов. Международно-правовая база в данной области нуждается в дальнейшем развитии и совершенствовании.

На основании проведенного анализа представляется возможным сформулировать следующие практические соображения. Прежде всего, необходимо установить надлежащее «разделение труда» в области ПЧС и ПСР между АС и СБЕР. Возможно, в рамках АС стоит сконцентрироваться, главным образом, на инцидентах на море (ПСР на воде, предотвращение и ликвидация нефтяных разливов и загрязнений другими токсичными веществами и пр.). СБЕР же мог бы «специализироваться» на ликвидации сухопутных ЧС (особенно связанных с радиоактивным загрязнением окружающей среды). Необходимо усилить работу по «отладке» технической составляющей сотрудничества ПСС ПАГ: средств связи, навигации, мониторинга, оповещения о ЧС, спасательных средств, методики проведения операций, программ обучения персонала и пр.

Стоит подумать о создании в перспективе единого многопрофильного спасательного центра в Арктике под эгидой АС. В настоящее время органы, существующие в рамках АС и СБЕР, в основном выполняют координационные функции, в их задачи не входит руководство конкретными операциями по ликвидации последствий ЧС. Проведение таких операций по-прежнему является прерогативой национальных ПСС, которые в лучшем случае могут объединять свои усилия на основе соглашений по реагированию на ЧС 2008 г., АМПСА 2011 г. и борьбе с разливами нефти 2013 г. Создание же предлагаемого единого центра позволило бы повысить эффективность сотрудничества ПАГ в области ПЧС и ПСР, сделать его более разносторонним, нацеленным на реагирование на все возможные типы ЧС, а не на их отдельные виды, как это существует в настоящее время.

Что касается недавно заключенного соглашения по борьбе с разливами нефти, то в плане его дальнейшего совершенствования и наполнения конкретным содержанием необходимо: 1) изменить тональность документа, подчеркнув его обязательный характер; 2) прояснить и упростить процедуры уведомления о происшествиях и запроса помощи; 3) учредить постоянно действующий орган, специально занимающийся предотвращением и борьбой с разливами нефти (если в обозримом будущем не будет создан указанный единый центр ПЧС и ПСР в Арктике); 4) отработать механизмы сотрудничества государств и компаний, работающих на шельфе, по предотвращению аварийных ситуаций; 5) усилить меры международного и национального контроля за безопасностью в местах добычи нефти и на наиболее опасных участках маршрутов ее транспортировки; 6) выработать международные требования к технологиям добычи нефти на шельфе; 7) разработать международные требования к судам, перевозящим нефть и нефтепродукты; 8) создать систему международной сертификации компаний, планирующих разработку шельфа, а также судовых транспортных компаний; 9) определить механизм ответственности за аварийные ситуации для арктических, неарктических государств, а также для транснациональных корпораций как субъектов, не имеющих четкой государственной принадлежности; 10) определить механизм ответственности за загрязнение арктической морской среды военными судами; 11) создать общий международный страховой механизм на случай аварийных ситуаций, включая создание специального страхового фонда.

В плане дальнейшего развития международно-правовой базы в области ПЧС и ПСР в Арктике было бы целесообразным начать или завершить разработку региональных соглашений по: предотвращению разливов нефти; предотвращению и борьбе с загрязнением окружающей среды (морской и сухопутной) иными, чем нефть, токсичными веществами; правилам безопасного движения туристических судов.

В совокупности эти меры позволили бы более адекватно и эффективно встретить те угрозы и вызовы, которые несет с собой нынешняя и будущая активизация хозяйственной деятельности в Арктике.

## Литература

1. Кобышев В. Н., Сергунин А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2011. № 3. С. 27–35.
2. Кросс-полярный экспресс. 2008. URL: [http://zubow.ru/page/1/225\\_1.shtml](http://zubow.ru/page/1/225_1.shtml) (дата обращения: 12.08.2012).

3. Предложения к дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике: рабочая тетрадь / [А. Н. Вылегжанин (рук.) и др.]; [гл. ред. И. С. Иванов]; Российский совет по междунар. делам. М.: Спецкнига, 2013. С. 9.
4. Разливы нефти: проблемы, связанные с ликвидацией последствий разливов нефти в арктических морях. Осло: Фонд Дикой Природы, 2007.
5. Сергунин А. А. Международная безопасность: новые подходы и концепты // Полис (Политические исследования). 2005. № 6. С. 126–137.
6. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике. 12 мая 2011 г. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/20-main-documents-from-nuuk?download=75:arctic-search-and-rescue-agreement-russian> (дата обращения: 09.07.2013).
7. Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике. 15 мая 2013 г. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/document-archive/category/425-main-documents-from-kiruna-ministerial-meeting?download=1792:agreement-on-cooperation-on-marine-oil-pollution-preparedness-and-response-in-the-arctic-signed-version-with-appendix> (дата обращения: 09.07.2013).
8. Barents Rescue-2009. Международное учение спасательных служб. Заключительный отчет по учению. Мурманск, 2009. URL: [http://www.barentsinfo.fi/beac/docsBarents\\_Rescue\\_2009\\_Final\\_Exercise\\_Report\\_ENG\\_and\\_RUS.pdf](http://www.barentsinfo.fi/beac/docsBarents_Rescue_2009_Final_Exercise_Report_ENG_and_RUS.pdf) (дата обращения: 09.07.2013).
9. Canadian and U.S. Commanders Sign Arctic Cooperation Framework, 2012, December 11. URL: <http://www.cjoc-coic.forces.gc.ca/fs-ev/2012/12/11-eng.asp> (дата обращения: 09.07.2013).
10. Charron, Andrea. Northern rescue: Canadian responsibilities to the Arctic SAR agreement // Vanguard, March 18, 2013. URL: <http://vanguardcanada.com//?s=Northern+rescue%3A+Canadian+responsibilities+to+the+Arctic+SAR+agreement+> (дата обращения: 09.07.2013).
11. China plans first commercial trip through Arctic short cut this year // URL: <http://www.scmp.com/news/china/article/1189689/china-plans-first-commercial-trip-through-arctic-shortcut-year> (дата обращения: 09.07.2013).
12. Combined research and rescue exercise to be held in. Press release. August 11, 2000. U.S. Department of Defense. Office of the Assistant Secretary of Defense (Public Affairs). URL: <http://www.defense.gov/Releases/Release.aspx?ReleaseID=2624> (дата обращения: 09.07.2013).
13. Daly, Stephen. Aerial SAR – the Arctic Council and The Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic. URL: <http://www.casr.ca/id-arctic-sar-treaty-1.htm> (дата обращения: 09.07.2013).
14. Development for the People of the North: The Arctic Council Program during Canada's Chairmanship (2013–15). URL: <http://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CDMQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.arctic-council.org%2Findex.php%2Fru%2Fdocument-archive%2Fcategory%2F425-main-documents-from-kiruna-ministerial-meeting%3Fdownload%3D1763%3Acanadian-chairmanship-program-2013-2015-english&ei=FXrWUcD2Ncev4QsS24C4DA&usq=AFQjCNF9QXTj5l-gta9XScBwGpRkD1N3MQ&bvm=bv.48705608,d.bGE&cad=rjt> (дата обращения: 09.07.2013).
15. Dubois, Marc-André. EPPR Workshop Observing an Oil Spill Response Exercise in Kirkenes. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/resources/news-and-press/news-archive/142-wg-news/498-eppr-workshop-observing-an-oil-spill-response-exercise-in-kirkenes> (дата обращения: 09.07.2013).

16. Exercise Barents Rescue-2011. Planning. Performance. Evaluation. Karlstad: Swedish Civil Contingencies Agency, 2012. URL: <https://www.msb.se/RibData/Filer/pdf/26117.pdf> (дата обращения: 09.07.2013).
17. First Arctic Council SAR exercise in Whitehorse, Canada. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/environment-and-people/oceans/search-and-rescue/209-sar-exercise-whitehorse> (дата обращения: 09.07.2013).
18. Gabriel, Dana. The Tri-Command Strategy and Merging U.S. — Canada Arctic Foreign Policy. 2012, December 30. URL: [http://beyourownleader.blogspot.ca/2012/12/the-tri-command-strategy-and-merging-us\\_30.html#more](http://beyourownleader.blogspot.ca/2012/12/the-tri-command-strategy-and-merging-us_30.html#more) (дата обращения: 09.07.2013).
19. Gundersen, Anders. Barents Rescue Norway 2013. Oslo: Directorate for Civil Protection and Emergency Planning, 2013. URL: [http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/JCRC\\_Helsinki\\_8\\_9\\_April\\_2013\\_Presentation\\_BR2013\\_Scenarios.pdf](http://www.barentsinfo.fi/beac/docs/JCRC_Helsinki_8_9_April_2013_Presentation_BR2013_Scenarios.pdf) (дата обращения: 09.07.2013).
20. Joint Committee on Rescue Cooperation in the Barents Region. URL: [http://www.beac.st/in\\_English/Barents\\_EuroArctic\\_Council/Working\\_Groups/BEAC\\_Working\\_Groups/Rescue\\_Cooperation.iw3](http://www.beac.st/in_English/Barents_EuroArctic_Council/Working_Groups/BEAC_Working_Groups/Rescue_Cooperation.iw3) (дата обращения: 09.07.2013). «Баренц Рескью 2013» — на пути к профессионализму. URL: <http://poznavto.ru/«баренц-рескью-2013»-на-пути-к-профессионализму> (дата обращения: 23.03.2014).
21. Kudsk, Henrik. First Live Arctic Search and Rescue Exercise — SAREX 2012. 25 September 2012. URL: <http://www.arctic-council.org/index.php/en/environment-and-people/oceans/search-and-rescue/620-first-arctic-search-and-rescue-exercise-sarex-2012> (дата обращения: 09.07.2013).
22. Nordic Cooperation on foreign and security policy. Proposals presented to the extraordinary meeting of Nordic foreign ministers in Oslo on 9 February 2009. Thorvald Stoltenberg. URL: [http://www.mfa.is/media/Frettatilkygning/Nordic\\_report.pdf](http://www.mfa.is/media/Frettatilkygning/Nordic_report.pdf) (дата обращения: 09.07.2013).
23. Report from EPPR Workshop on Emergency Prevention, Preparedness and Response in Kirkenes, Norway June 5–7, 2012. P. 19–20.
24. Speech by NATO Secretary General Jaap de Hoop Scheffer on Security Prospects in the High North. Reykjavik, Iceland, 29 January 2009. URL: <http://www.nato.int/docu/speech/2009/s090129a.html> (дата обращения: 09.07.2013).
25. Spears, Joseph. Arctic SAR agreement. It all starts at home // FrontLine Defense, 2011, Issue 5, p. 38–40. URL: [www.frontline-canada.com](http://www.frontline-canada.com) (дата обращения: 09.07.2013).
26. Tri-Command Arctic Framework. URL: [http://www.cjoc-coic.forces.gc.ca/fs-ev/2012/12/Tri\\_Command\\_Arctic\\_Framework\\_final\\_\\_En\\_29\\_Nov\\_2012.pdf](http://www.cjoc-coic.forces.gc.ca/fs-ev/2012/12/Tri_Command_Arctic_Framework_final__En_29_Nov_2012.pdf) (дата обращения: 09.07.2013).
27. Tri-command training and exercise statement of intent. URL: [http://www.cjoc-coic.forces.gc.ca/fs-ev/2012/12/Tri\\_Command\\_Training\\_Exercise\\_Statement\\_of\\_Intent.pdf](http://www.cjoc-coic.forces.gc.ca/fs-ev/2012/12/Tri_Command_Training_Exercise_Statement_of_Intent.pdf) (дата обращения: 09.07.2013).
28. Winsor, Helen. Interview: Commander Michael Hjorth, Chief Operations, Joint Arctic Command // Search and Rescue Europe, January 28, 2013. URL: <http://www.searchandrescueurope.com/media/6852/2375.pdf> (дата обращения: 09.07.2013).

*Рецензент — Соколова Флёра Харисовна,  
доктор исторических наук, профессор*