

ВЫВОДЫ, полученные в ходе работы по проекту:

1. Рекомендованные пути движения (РПД) судов установлены вдоль восточного берега полуострова Камчатка, вдоль северо-западного берега Берингова моря и в Беринговом проливе. РПД устанавливаются для удобства судов, движущихся транзитом и не имеют определенной ширины.
2. В Беринговом море и Беринговом проливе система разделения движения судов отсутствует. При плавании вдоль участков берега, где порядок движения судов не установлен, суда должны следовать далее 5 миль от берега, если берег слева по борту и ближе 5 миль от берега, если он справа.
3. Плавание судов в прибрежной зоне (ближе 12 морских миль от берега) Чукотского моря, а также в северо – западной части Берингова моря по установленным РПД проходит по жизненно важным районам обитания множества видов морских млекопитающих и морских птиц, в том числе включенных в российскую Красную книгу и IUCN Red List.
4. Акватория Берингова пролива может быть отнесена к зонам высокого риска негативного воздействия судоходства на морских млекопитающих по причине большого количества представителей различных видов животных здесь на протяжении всех сезонов, ограниченности пространства для судоходства и значимости акватории для жизненных циклов морских млекопитающих.
5. Млекопитающие населяют пролив в течение всего года, но наибольшее их количество сосредоточено здесь в периоды становления и разрушения ледового покрова в проливе. Даты наступления этих периодов могут существенно изменяться по годам.
6. Наибольшие риски столкновений существуют для наиболее массовых видов китообразных (серый кит, гренландский кит и белуха) и моржей. Наиболее серьезные последствия негативного воздействия интенсивного судоходства могут быть для популяций, состояние которых уже подорвано (горбатый кит, финвал).
7. Для всех китообразных серьезную опасность представляет шумовое загрязнение пролива.
8. Популяции тюленей по причине того, что их ценные залёжки располагаются либо южнее рассматриваемого района (крылатка, ларга), либо разрежены (кольчатая нерпа, лахтак) могут пострадать в основном в случае возникновения нештатной ситуации, связанной с аварией и последующим разливом нефтепродуктов.
9. Наиболее серьезное негативное воздействие на моржей может оказать рост числа проводок караванов транспортных судов с использованием ледокольного флота в период массовой концентрации моржей в бассейне Чирикова и Беринговом проливе с конца мая по начало июня. Такой вид судоходства ведет к разрушению ледовых местообитаний моржей, высокому уровню беспокойства и нарушению кормового поведения животных в период деторождения и начальной стадии выкармливания молодняка.
10. Рост транзитного судоходства в летне-осенний период при отсутствии льдов в этом регионе вряд ли произведет негативный эффект на популяцию тихоокеанского моржа, если при проходе судов будет соблюдаться достаточная дистанция от береговых лежищ.
11. В случае аварийного происшествия с судами (особенно нефтеналивными), при существующем уровне обеспеченности морской аварийно-спасательной службы и состоянии технологий ликвидации последствий нефтеразливов в ледовых условиях не исключен сценарий нанесения непоправимого ущерба окружающей среде региона.

12. Фактор, который будет оказывать общее негативное воздействие на популяции всех морских млекопитающих – фоновое загрязнение, связанное с увеличением количества судов в акватории.
13. Инициатива по созданию (изменению существующих) обязательных для судоводителей зон разделения движения судов или рекомендованных курсов должна исходить от заинтересованного юридического лица с подробным и глубоким обоснованием необходимости этих изменений и согласованием предлагаемого проекта со всеми министерствами и ведомствами, интересы которых эти изменения затрагивают.
14. Разработанные новые РПД судов необходимо согласовать с:
 - Начальником Управления навигации и океанографии Министерства обороны РФ;
 - Начальником Гидрографической службы Тихоокеанского Флота;
 - Главным штурманом Тихоокеанского Флота.Утвердить у Начальника штаба Тихоокеанского Флота.

Рекомендации WWF России

По результатам проекта выработаны следующие рекомендации:

1. Учитывая возрастание актуальности проблемы защиты флоры и фауны Российской Арктики, для снижения уровня риска аварийных происшествий и загрязнения морской окружающей среды или нанесения ей вреда, WWF России считает целесообразным рекомендовать Министерству транспорта РФ разработать и внедрить для Берингова пролива и прилежащих акваторий Чукотского и Берингова морей предусмотренные Резолюцией ИМО А.572(14) следующие меры организации судоходства: систему разделения движения судов, районы повышенной осторожности плавания, районы с особым режимом плавания, и другие возможные навигационные меры, снижающие риски судоходства.
 - А. Обязать суда снижать скорость до 10 морских узлов при прохождении пролива. Было показано, что риск столкновений судов и крупных китообразных, риски столкновений со смертельным исходом существенно падают при уменьшении скорости судна до этой скорости (Vanderlaan and Taggart, 2007). Помимо этого, небольшая скорость даёт больше времени судоводителям для реагирования на появление животных по курсу судна.
 - Б. Разработать сезонные навигационные меры, связанные с периодами максимальной концентрации морских млекопитающих и видом их жизнедеятельности в акватории региона. В связи с межгодовой изменчивостью сроков формирования/разрушения ледового покрова, необходимо проведение постоянного мониторинга сроков миграций морских млекопитающих. Решения об ограничениях судоходства, изменении скорости прохождения Берингова пролива или транспортного коридора могут приниматься и доноситься до экипажей судов в оперативном режиме. В качестве примера можно использовать опыт сотрудничества IFAW, ИТЦ «СканЭкс» и Штаба ледокольных операций г. Архангельска в проекте по мониторингу ценных залёжек гренландского тюленя в Белом море.
 - В. Разработать новые рекомендованные пути для плавания судов в прибрежной зоне Чукотского полуострова и северо-западной части Берингова моря, минимизирующие их воздействие на морских млекопитающих в местах их высокой концентрации.
 - Г. Разработать и внедрить систему разделения движения транзитных судов в Беринговом проливе и прилежащих акваториях Чукотского и Берингова морей,

исключающую или минимизирующую вероятность их столкновений. Известно, что система разделения линейного типа является наиболее простым и достаточно эффективным методом разделения встречных транзитных судопотоков в районах интенсивного судоходства. Ширина и длина зон разделения и полос движения устанавливаются с учетом навигационных, географических, гидрометеорологических и гидрографических условий, а также интенсивности судоходства. Вместе с тем размеры зон разделения и полос движения должны быть ограничены, чтобы суда, не использующие систему разделения, могли бы свободно проходить в стороне от неё.

- Д. Вместе с зоной разделения движения разработать зону прибрежного плавания – район, расположенный между прибрежной границей системы разделения движения и прилегающим берегом - с целью разделения местных и транзитных судопотоков.
2. Рекомендовать Министерству природных ресурсов и экологии РФ создание морской буферной зоны федерального национального парка «Берингия».
 3. Рекомендовать Министерству природных ресурсов и экологии РФ изучить возможность предоставления Берингову проливу статуса сезонной охраняемой природной зоны на периоды максимальной концентрации в нём животных.
 4. Рекомендовать Агентству по рыболовству РФ подготовить предложения по внесению в законодательство Российской Федерации специальных правил охраны береговых лежбищ морских млекопитающих в качестве раздела измененных и утвержденных «Правил охраны и промысла морских млекопитающих» или приложения к «Правилам рыболовства для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна».