



Институт по изучению проблем морского права
при Академическом Институте Гуманитарного Образования
(Санкт-Петербург)

Ю.С. Цветкова

**Правовое регулирование
морской рекреационной деятельности**

Учебное пособие



Akademus

Санкт-Петербург

2018

УДК 347.79

Ц27

Цветкова Ю.С. Правовое регулирование морской рекреационной деятельности. Учебное пособие / Институт по изучению проблем морского права. СПб: Asadetus, 2018. 55 с.

Учебное пособие представляет собой анализ нормативно-правовых норм, в том числе международных, регламентирующих ключевые вопросы отношений в области морской рекреационной деятельности.

Настоящее учебное пособие предназначено для студентов обучающихся по направлению подготовки 40.03.01. Юриспруденция.

СОДЕРЖАНИЕ

Понятие морского рекреационного туризма	4
Источники правового регулирования морской рекреационной деятельности	5
Направления морской рекреационной деятельности	12
Классификация видов морской рекреационной деятельности	16
Круизное судоходство	26
Правовое регулирование перевозок туристов внутренним водным транспортом	35
Туризм в полярных районах	38
Туризм в Антарктиде	39
Арктический туризм	42

Понятие морского рекреационного туризма

Морские рекреационные ресурсы в Российской Федерации в советское время эксплуатировались в условиях предоставления минимального количества возможных услуг, зачастую минимально комфортных. При этом, активно использовались одни зоны, а другие, обладающие мощным рекреационным потенциалом, использовались недостаточно. Это приводило к многочисленным экономическим потерям, как для государства, так и для граждан.

Морской рекреационный туризм - *временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее - лица) с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, курортных, познавательных, физкультурно-спортивных целях без занятия профессиональной деятельностью, или иной деятельностью, не связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания*

Морская среда долгое время была одной из самых привлекательных условий для туризма. Морской туризм включает в себя широкий спектр видов деятельности, таких как подводное плавание и подводное плавание, виндсерфинг, рыбалка, наблюдение за морскими млекопитающими и птицами, круизное судно и паромы, все пляжные мероприятия, морские каяки, посещения рыбацких деревень и маяков, морские Музеи, парусные и моторные яхты, морские мероприятия, арктический и антарктический туризм и многое другое.

Туризм в морской среде направлен на то, чтобы способствовать процессу построения теории и быть ведущим источником исследовательских отчетов и анализа, связанных со всеми видами морского туризма. Он управляется международной редакционной коллегией,

состоящей из экспертов по морскому туризму, морской науке и смежным областям.

В России в Федеральном законе от 10.01.2006 N 16-ФЗ (ред. от 11.03.2016) "Об Особой экономической зоне в Калининградской области и о внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации дано определение туристско-рекреационной деятельности:

***Туристско-рекреационная деятельность** - деятельность юридических лиц по строительству, реконструкции, эксплуатации объектов туристской индустрии, объектов, предназначенных для санаторно-курортного лечения, медицинской реабилитации и отдыха граждан, а также туристская деятельность и деятельность по разработке месторождений минеральных вод и других природных лечебных ресурсов, в том числе деятельность по санаторно-курортному лечению и профилактике заболеваний, медицинской реабилитации, организации отдыха граждан, промышленному розливу минеральных вод.*

Источники правового регулирования морской рекреационной деятельности

В Российской Федерации морская рекреационная деятельность регулируется различными нормативными актами на разных уровнях и не имеет единой системы.

Морская доктрина РФ.

Данный документ предполагает дальнейшее развитие туризма и рекреации в России путем освоения наиболее известных приморских курортов с последующим распространением инфраструктурных инвестиций на новые курортные центры на побережье, увеличения пропускной способности морских транспортных коммуникаций для обеспечения

пассажиропотоков в зоны развития туризма, подключения портов Крыма и Азово-Черноморского бассейна к средиземноморским круизным маршрутам и развития многофункциональных рекреационных комплексов международного масштаба.

Также предполагаются:

- сохранение морского природного и культурно-исторического наследия на основе взаимодействия органов государственной власти и органов местного самоуправления, заинтересованных общественных объединений и организаций.

- развитие круизного судоходства из портов Крыма и Краснодарского края в страны Средиземноморского бассейна.

- формирование биоресурсного и рекреационного комплексов, развитие туристической и курортной деятельности на Курильских островах.

- формирование зон лечебно-оздоровительного и рекреационного туризма, включая развитие морских круизов.

Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года.

- создание основ современной индустрии туристско-рекреационных услуг и повышение ее конкурентоспособности на международном рынке;

- создание новых центров развития на Юге России, в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке, связанных с комплексной переработкой сырья, развитием рекреационной инфраструктуры;

- образование и развитие туристско-рекреационных зон с высоким уровнем оказания услуг сервиса на территориях с уникальными природно-климатическими условиями;

- территории юга России с развитой инфраструктурой, выходом к морскому побережью и уникальными рекреационными ресурсами.

Водный кодекс Российской Федерации.

Данный закон устанавливает, что использование водных объектов для рекреационных целей (отдыха, туризма, спорта) должно осуществляться с учетом правил использования водных объектов, устанавливаемых органами местного самоуправления.

Использование акватории водных объектов, необходимой для эксплуатации пляжей правообладателями земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в границах береговой полосы водного объекта общего пользования, а также для рекреационных целей физкультурно-спортивными организациями, туроператорами или турагентами, осуществляющими свою деятельность в соответствии с федеральными законами, организованного отдыха детей, ветеранов, граждан пожилого возраста, инвалидов, осуществляется на основании договора водопользования, заключаемого без проведения аукциона.

Проектирование, строительство, реконструкция, ввод в эксплуатацию и эксплуатация зданий, строений, сооружений для рекреационных целей, в том числе для обустройства пляжей, осуществляются в соответствии с водным законодательством и законодательством о градостроительной деятельности.

Кодекс торгового мореплавания РФ.

Дает определение договора морской перевозки пассажиров, устанавливает ответственность перевозчика, детерминирует перевозочные документы. По договору фрахтования судна на время судовладелец обязуется за определенную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов его экипажа в пользование на определенный срок для перевозки пассажиров, грузов и иных целей торгового мореплавания. При оформлении такого договора указываются: наименование сторон; цель

фрахтования, название судна, его технические и эксплуатационные данные: район плавания; время и место передачи и возврата судна; стоимость фрахта; срок действия тайм - чартера.

Кодекс торгового мореплавания предусматривает также договор фрахтования судна без экипажа. Данная процедура именуется бербоут-чартером. Фрахтователь сам подбирает экипаж и технически оснащает судно всем необходимым оборудованием. Договор бербоут-чартера должен содержать следующие элементы: наименование сторон; название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные; количество расходуемого топлива; район плавания, цель фрахтования; время и место передачи и возврата судна; стоимость фрахта и срок действия соглашения.

Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.

Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом регулируются "Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации", который был принят в феврале 2001 г. Положения Кодекса распространяются на внутренние водные пути России и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения; порты, расположенные на внутренних водных путях РФ; суда и иные плавучие объекты.

В зависимости от вида маршрута устанавливаются правила перевозок пассажиров и порядок их обслуживания. В любом случае между перевозчиком и пассажиром заключается договор перевозки. Пассажиру выдается билет и багажная квитанция. При путешествии по туристским и экскурсионно-прогулочным маршрутам вместо билетов могут выдаваться путевки. В соответствии с законодательством Российской Федерации пассажиры подлежат обязательному страхованию. Общая страховая сумма составляет 120 минимальных размеров оплаты труда на момент перевозки.

Кодексом внутреннего водного транспорта предусмотрена возможность аренды судов на основании договора, заключенного между

лицом, сдающим судно в аренду, и лицом, принимающим его в аренду. При этом в договоре должны быть определены срок аренды, порядок расчета, права и обязанности арендодателя и арендатора, случаи расторжения договора.

ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ».

Данный закон является основным нормативным актом, регулирующим права и обязанности туристов и туроператоров. Федеральный закон определяет принципы государственной политики, направленной на установление правовых основ единого туристского рынка в РФ, и регулирует отношения, возникающие при реализации прав граждан и лиц без гражданства на отдых, свободу передвижения и иных прав при совершении путешествий.

Определяются такие понятия, как туризм, тур, туристская путевка и т.п. В качестве туристской деятельности рассматривается туроператорская и турагентская деятельность, а также иная деятельность по организации путешествий.

Устанавливается, что государство содействует туристской деятельности и создает благоприятные условия для ее развития, формирует представление о России как стране, благоприятной для туризма, а также осуществляет поддержку и защиту российских туристов, туроператоров, турагентов и их объединений.

Закон устанавливает также права и обязанности туриста во время совершения путешествия.

Предусмотрено, что реализация туристских услуг осуществляется на основании договора, который заключается в письменной форме и должен соответствовать законодательству РФ, в том числе законодательству в области защиты прав потребителей. Определены существенные условия подобного договора и установлены правила обеспечения безопасности

туризма.

ФЗ «Об основах туристской деятельности в РФ» дает следующие определения понятий «Турист» и «Туризм».

***Туризм** - временные выезды (путешествия) граждан Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства (далее - лица) с постоянного места жительства в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания.*

***Турист** - лицо, посещающее страну (место) временного пребывания в лечебно-оздоровительных, рекреационных, познавательных, физкультурно-спортивных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях без занятия деятельностью, связанной с получением дохода от источников в стране (месте) временного пребывания, на период от 24 часов до 6 месяцев подряд или осуществляющее не менее одной ночевки в стране (месте) временного пребывания.*

На **международном уровне** морская рекреационная деятельность регулируется следующими нормативными актами:

Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г. Содержит раздел по облегчению формальностей для круизных судов и их пассажиров.

Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. Является одним из основных нормативных актов при организации международных перевозок туристов морским транспортом. Россия является участницей данной Конвенции. В данном документе предусмотрена ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесных повреждений, а также в результат

утраты или повреждения багажа. Имущественная ответственность перевозчика составляет 700000 швейцарских франков за вред, причиненный здоровью пассажира; 12500 франков за ручную кладь; 50000 франков за транспортное средство; 18000 франков на пассажира в отношении других предметов багажа.

Стоит отметить, что в настоящий момент не существует специализированного документа, который бы регламентировал вопросы осуществления и организации туризма в полярных районах, применяются лишь общие документы о туризме – такие, как Хартия туризма¹, Гагская декларация по туризму², Конвенция о таможенных льготах для туристов³, некоторые специализированные – Конвенция по облегчению международного морского судоходства⁴, содержащая положения о круизном судоходстве. Данные документы дают определения понятий «туризм», «турист», «круиз», содержат права и обязанности туристов и туристических организаций, однако знают понятия «Арктический туризм» и не выделяют его в качестве отдельного вида, а, значит, не учитывают специфику региона, климатических условий, труднодоступность и увеличенные риски.

¹ Хартия туризма. Кодекс туриста 1985 года (Одобрена в 1985 г. на VI сессии Генеральной ассамблеи Всемирной туристской организации)

² Гагская декларация межпарламентской конференции по туризму 1989 г. (Вместе с "Конкретными выводами и рекомендациями") (Принята в г. Гааге 10.04.1989 - 14.04.1989)

³ Конвенция о таможенных льготах для туристов (Заключена в г. Нью-Йорке 04.06.1954) (с изм. от 26.06.1990)

⁴ Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) (Заключена в г. Лондоне 09.04.1965)

Направления морской рекреационной деятельности

Каспийское направление

Третье место в рейтинге показателей развития внутреннего туризма занимает Каспийское направление (Астраханская область, Республика Калмыкия, Республика Дагестан). Самые высокие баллы имеют следующие показатели: эколого-санитарное состояние и уровень цен на рекреационные услуги. Низкие баллы у параметров: степень пейзажного разнообразия, трудоресурсный потенциал, экономическая эффективность рекреационной деятельности. Слабое внимание к развитию туристической деятельности и низкий уровень инвестирования в отрасль привели к тому, что прикаспийские регионы в сравнении с другими региональными направлениями характеризуются самым низким уровнем посещаемости туристами и отдыхающими. Более детальный анализ показал, что если в Астраханской области состояние развития туристической и рекреационной деятельности можно оценить как удовлетворительное, то в республиках Калмыкия и Дагестан, несмотря на благоприятные природно-климатические условия, рекреационная сфера практически не развита. Самыми развитыми видами туризма в Прикаспийском регионе являются охота, рыбалка, историко-культурный, оздоровительный («пляжный») и деловой туризм

Атлантическое направление

Лидирующие позиции занимает Атлантическое региональное направление (Краснодарский край, Ростовская область, Калининградская область, Ленинградская область). Это означает, что данные приморские регионы являются наиболее привлекательными для развития туристической

рекреационной деятельности. Высокая конкурентоспособность этого направления определяется, прежде всего, климатическими условиями (без учета Балтики, только для Краснодарского края показатель степени комфортности климата был бы еще выше), высоким уровнем общего экономического развития, наличием рекреационной инфраструктуры и необходимых трудовых ресурсов. Среди проблем, мешающих развитию прибрежной рекреационной деятельности, можно отметить достаточно низкий уровень эколого-санитарного состояния, как на суше, так и на морской акватории. Кроме этого, прибрежные зоны Краснодарского края, Ростовской, Калининградской и Ленинградской областей характеризуются неудовлетворительной криминогенной обстановкой, что является «обратной стороной медали», связанной с экономическим развитием территорий и высокой плотностью населения.

В настоящий момент курортно-рекреационный комплекс юго-западных территорий, как уже отмечалось, обеспечивает потребности более 1/3 внутреннего туристического потока и имеет наиболее развитую инфраструктуру. При этом наиболее развиты такие виды туризма как оздоровительный («пляжный»), познавательный (экскурсионный), этнический, спортивный, бизнес-туризм, конгресс-туризм и экстремальный. Для дальнейшего увеличения туристического спроса на курорты Черноморского побережья России необходимо развивать альтернативные и инновационные туристические направления, усиливать моменты узнаваемости территории, формировать собственный имидж.

Несомненно, что важный вклад в развитие туристического сектора в этом регионе должно оказать проведение Зимних Олимпийских игр 2014 г. и позиционирование Большого Сочи как курорта международного уровня. В то же время при дальнейшем развитии приморских регионов, относящихся к Атлантическому региональному направлению необходимо учитывать

наличие существующих экологических проблем, выстраивать и осуществлять дальнейшую программу туристско-рекреационного комплекса с учетом возобновления и сохранения природных рекреационных ресурсов.

Арктическое направление

Если высокая конкурентоспособность черноморских и балтийских курортов, в принципе, достаточно очевидна, то интересным представляется тот факт, что на основе выполненной комплексной оценки вторым наиболее перспективным региональным направлением для развития туризма является Арктическое региональное направление (Мурманская область, Республика Карелия, Архангельская область). Перспективность развития туристической деятельности в этих приморских субъектах РФ связана с их высоким рекреационным потенциалом, благоприятной криминогенной ситуацией, эстетической ценностью северных ландшафтов и пейзажей. Факторами, затрудняющими развитие рекреационного туризма, являются низкая степень комфортности климата, слабо развитая инфраструктура, плохая транспортная доступность, высокая стоимость. Направления развития туризма могут быть связаны преимущественно с использованием культурных и исторических достояний, природных объектов и памятников, а также спортивно-рекреационных ресурсов. Перспективным также может стать развитие экологического и экстремального туризма.

Тихоокеанское направление

Самым отстающим туристическим направлением является Тихоокеанское (Сахалинская область, Приморский край, Камчатский край, Хабаровский край, Магаданская область). Самые высокие баллы у двух

показателей: степень пейзажного разнообразия и эколого-санитарное состояние. Природа Дальнего Востока является уникальной и характеризуется самым большим ландшафтным разнообразием. В то же время данное направление отличает наибольшее число показателей с самыми низкими оценками, к числу которых следует отнести: уровень развития рекреационной и транспортной инфраструктуры, криминогенную ситуацию, низкий уровень общего экономического развития, уровень цен на рекреационные услуги. Необходимо отметить, что сильная отдаленность от центральной части России и большая вероятность неблагоприятных погодных условий во многом определяют низкий уровень транспортной доступности, особенно для таких потенциально привлекательных для туризма районов как Камчатка и Курильские острова.

Важным фактором, сдерживающим развитие туристической деятельности в регионе Дальнего Востока, является высокая стоимость проезда и доставки туристов в места их размещения. Стоимость авиабилета для перелета из Европейской части России на Дальний Восток, как правило, превышает стоимость перелета в популярные Европейские и Ближневосточные туристические зоны (Испания, Италия, Турция, Египет). Кроме того, российские авиакомпании, обслуживающие внутренние авиалинии, как правило, не используют системы скидок (например, тарифы АРЕХ, РЕХ и др.), практикуемые в различных зарубежных авиакомпаниях. Льготы на билеты предоставляются только жителям Дальнего Востока. Выходом из такой ситуации могла бы стать организация туристических чартерных рейсов. В качестве идеи можно предложить создание специальных туристических поездов, имеющих непродолжительные экскурсионные остановки по пути следования в пунктах, расположенных вдоль Транссибирской магистрали и недельное пребывание в одном из прибрежных пансионатов дальневосточного побережья.

Классификация видов морской рекреационной деятельности

Принято выделять следующие виды морского рекреационного туризма:

- ✦ Прогулочный и промыслово-прогулочный спорт;
- ✦ Маршрутный туризм (спортивный, оздоровительный)
- ✦ Круизы;
- ✦ Познавательный краеведческий туризм;
- ✦ Рыболовный;
- ✦ Лечебно-курортный.

Прогулочный и промыслово-прогулочный спорт.

В данную категорию входит

- лодочный туризм, охватывающий прокат внутренних лодок;
- прибрежный чартер;
- поездки на пассажирских лодках;
- парусное и водное обучение и прокат, а также пристани для яхт и причалов;
- экскурсии по каналу / лодке;
- парусный спорт / Парусный спорт;
- моторизованные водные виды спорта (включая водные мотоциклы);
- немоторизованные водные виды спорта (включая каноэ, виндсерфинг и другие ручные водные виды спорта);
- общие экскурсии по достопримечательностям (включая поездки на лодках).

Туристические услуги, доступные на причалах, обслуживающих морских туристов, включают:

- лизинг причалов для парусных судов и морских туристов, которые живут на борту;
- лизинг парусных судов для отдыха и рекреационного использования (чартер, крейсерская и аналогичная);
- прием, охрана и обслуживание парусных судов;
- предоставление запасов (вода, топливо, поставки, запасные части, оборудование);
- подготовка и поддержание парусных судов в порядке;
- предоставление информации морским энтузиастам (прогнозы погоды, навигационные руководства);
- лизинг водных скутеров, водных мотоциклов и другого водного оборудования.

Вопросы морского судоходства находятся в компетенции международной морской организации ИМО (International Maritime Organization). Данная организация занимается разработкой актов в области морских перевозок, имеющих международный статус. При морских перевозках в территориальных водах РФ, в водах открытого моря и при заходе морских судов России в порты иностранных государств действует "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации".

Согласно данному документу под торговым мореплаванием понимается деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледокольной проводки, поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных,

спортивных и культурных целей; иных целей.

Согласно договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевести пассажира и его багаж из пункта отправления в пункт назначения.

При этом пассажир обязан оплатить проезд и провоз багажа. Заключение данного Договора удостоверяется билетом и грузобагажной квитанцией. В России в настоящее время существуют девять морских пароходств осуществляющих пассажирские перевозки: Балтийское, Северное, Мурманское, Дальневосточное, Сахалинское, Камчатское. Каспийское, Азовское, Черноморское.

Размер оплаты за проезд пассажира и провоз его багажа определяется на основании тарифов. Пассажир имеет право провозить бесплатно с собой одного ребенка в возрасте до 2 лет (в случае международных перевозок по льготному тарифу) без предоставления ему отдельного места. Дети в возрасте от 2 до 12 лет провозятся по льготному тарифу с предоставлением им отдельного места. Льготный тариф обычно составляет 50-75% от стоимости взрослого билета.

Пассажир имеет право перевозить с собой в каюте бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм и габаритов. Данная ручная кладь именуется каютным багажом, и пассажир несет полную ответственность за его сохранность.

Пассажир имеет право в любой момент расторгнуть договор на перевозку. При этом ему возвращается полная сумма за вычетом комиссионных сборов (в случае расторжения договора до начала перевозки) или часть суммы, в случае если перевозка началась и не была закончена. Перевозчик вправе расторгнуть договор с пассажиром по причинам, общим для всех видов транспорта.

Перевозка пассажира включает: период, в течение которого

пассажир и его багаж находятся на борту судна; период посадки и высадки пассажира; период, в течение которого пассажир и его багаж доставляются водным путем с берега на судно и обратно (в случае если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета); период пребывания пассажирского багажа на морском вокзале, причале, пристани в случае, когда он принят к перевозке (период пребывания на вокзале пассажира не включается в перевозку).

Если морская перевозка носит круизный характер, то договор о морской перевозке пассажира сопровождается рядом дополнительных соглашений, касающихся сферы обслуживания клиента: питания, развлечения, экскурсионной программы. Кодекс торгового мореплавания содержит также главу, посвященную договору фрахтования судна на определенное время (тайм-чартер). Этот договор является основным для туристских фирм и организаций⁵.

По договору фрахтования судна на время судовладелец обязуется за определенную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов его экипажа в пользование на определенный срок для перевозки пассажиров, грузов и иных целей торгового мореплавания. При оформлении такого договора указываются: наименование сторон; цель фрахтования, название судна, его технические и эксплуатационные данные: район плавания; время и место передачи и возврата судна; стоимость фрахта; срок действия тайм - чартера.

Рыболовный туризм.

Основные проблемные ситуации, которые служат источником ограничений в развитии рыболовного туризма и должны быть разрешены в

⁵ Вахмистров В. П., Вахмистрова С. И. Правовое обеспечение туризма. Учебное пособие / В. П. Вахмистров, С. И. Вахмистрова. СПб.: Михайлов В. А., 2005. 288 с.

процессе совершенствования принципов регулирования как, собственно, туристической деятельности, так и лососевого хозяйства в целом можно представить следующим образом.

I. Неадекватность процедур квотирования ресурсов как основного механизма регулирования рыболовного туризма. Существующая нормативно-правовая база регулирования рыболовства не учитывает специфических особенностей рыболовного туризма и отождествляет его с любительским и спортивным рыболовством на основании того, что, с формальной точки зрения, в процедурах квотирования все они могут рассматриваться как мелкомасштабное промысловое рыболовство. В соответствии с этим при рассмотрении проблем и условий развития рыболовного туризма *на первый план выходят вопросы:*

- определения и распределения квот рыболовно-рекреационной нагрузки на водные объекты в человеко-днях пребывания на реке (участках реки) для каждого туроператора (при ведении лова по принципу «поймал – отпустил»);
- определения и распределения квот изъятия лососей в весовом и штучном выражении для каждого туроператора (не только при ведении лова по принципу «поймал – изъяс», но и «поймал – отпустил»);
- распределения рыбопромысловых участков между туроператорами.

При этом не учитывается, что при сложившихся масштабах развития рекреационного рыболовства, которое ведется по принципу «поймал – отпустил», объемы изъятия лососей пока не являются критическими с точки зрения поддержания устойчивого воспроизводства популяций лососей.

В то же время при регулировании рыболовного туризма первостепенное значение имеет управление уровнем антропогенной нагрузки на разные водоемы (природные комплексы). Для регулирования этого вида деятельности критичной оказывается возможность управления

числом рыболовов, которые могут одновременно рыбачить на данном водоеме (по законам жанра, необходимо обеспечивать субъективное ощущение рыбалки в дикой природе, а, следовательно, рыбаки не должны сталкиваться друг с другом).

Вместе с тем, при распределении ресурсов лососей по разным видам рыболовства необходимо иметь в виду, что при определении квот рыболовного туризма по принципу «поймал – отпустил» важнейшее значение имеет оценка посттравматической смертности и периода адаптации от шокового состояния отпущенной рыбы. Уровень смертности зависит от многих достаточно тонких аспектов технологии рыбалки, т. е. фактически от квалификации рыболова и уровня организации рыболовных туров (от квалификации гидов, которые должны сыграть роль «наставников» неопытных рыболовов и обучить их правильным приемам рыбалки по принципу «поймал – отпустил»).

В этих условиях к традиционным проблемам мониторинга соблюдения выделенных квот добавляются проблемы учета сокращения численности популяций вследствие гибели отпущенной рыбы. Сложность проблем учета реального изъятия лососей превращает квотирование ресурсов для рыболовного туризма в формальную процедуру, не способную оказать существенного влияния на режим эксплуатации локальных стад лососей. Кроме того, когда речь идет о квотировании ресурсов, следует принимать во внимание фактический уровень точности их оценки (точности оценки ОДУ).

Регулирование процессов распределения имеет смысл, если выделяемые ресурсы превышают точность измерения их общего объема.

Учитывая незначительный объем квот изъятия, которые могут получить отдельные туристические компании, можно сделать вывод, что с большой вероятностью они окажутся сопоставимы с ошибками прогноза

ОДУ, а, следовательно, и, с формальной точки зрения, квотирование также лишается смысла.

II. Рыболовный туризм в контексте проблем распределения ресурсов лососей между различными группами пользователей.

Промышленное рыболовство и рыболовный туризм являются двумя комплексными видами экономической деятельности, основанными на использовании ограниченных природных ресурсов. Поскольку решения о распределении природных ресурсов принимаются в контексте развития национальной и региональной экономики, для их обоснования необходимо получить оценки вкладов рассматриваемых видов деятельности в социально-экономическое развитие. Кроме этого, следует иметь в виду и различное воздействие этих видов деятельности на процессы воспроизводства популяций. Соответственно, принципы распределения ресурсов лососей между различными пользователями должны быть обоснованы и с социально-экономических и с экологических позиций.

Важно отметить, что и в промышленном (коммерческом) рыболовстве, и в рыболовном туризме экономические результаты соответствующей деятельности (равно как и последствия изменений в их ресурсной обеспеченности) не обязательно прямо пропорционально связаны с общими объемами уловов.

Следует иметь в виду, что оценки последствий перераспределения ресурсов в случае промышленного рыболовства основываются на данных, характеризующих рынок соответствующих видов продукции (рыбных товаров). Применительно к туристической деятельности, которая производит не товары, а услуги, связь между ресурсами и продукцией оказывается существенно более сложной и определяется тем, насколько увеличится количество покупателей рыболовных туров (и/или их цена) вследствие увеличения ресурсов лососей, выделяемых на нужды

рыболовного туризма.

Цена лосося, выловленного в процессе рыболовного тура, является условным, расчетным показателем, поскольку определяется не рынком, а совокупностью различных затрат самого туриста и туристической фирмы, которые в основном (кроме собственно платы за лицензию и/или квоту) не связаны с количеством выловленной рыбы (операционные расходы, транспорт, питание, покупка инвентаря, туристического снаряжения и т. п.). Эти расходы зависят от масштабов туристической деятельности, а не от количества выловленной рыбы. Хотя, при прочих равных условиях, большое количество рыбы в реках, на которых работают туроператоры, может стимулировать увеличение числа туристов и частоты рыболовных туров. Но прямой причинно-следственной связи в общем случае наблюдаться не должно.

Например, учитывая, что рыболовные туры организуются по всему миру и, наряду с рыбалкой, предоставляют участникам возможность познакомиться с различными странами и народами, т. е. расширить свой кругозор, конкретные туристические продукты явно и неявно оцениваются по целому множеству критериев, в числе которых конечно есть и качество рыбалки, но этот критерий не является единственным.

Выбор маршрута путешествия и места рыбалки определяется множеством обстоятельств. Важное значение имеет разнообразие получаемых впечатлений.

Поэтому рост качества рыбалки (в той мере, в какой оно определяется количеством рыбы в реке) может не оказать пропорционального воздействия на рост числа туристов именно в том месте, в котором выделен дополнительный ресурс лососей, например вследствие того, что:

- одновременно открылись новые возможности выбора места

проведения рыбалки;

- одновременно качество рыбалки улучшилось и в других местах;
- одновременно открылись новые возможности рыбалки на другие

виды рыбы;

– негативно изменились некоторые прочие факторы проведения рыбалки в рассматриваемом регионе, которые принимаются во внимание клиентом туристического агентства (увеличение транспортных тарифов, ухудшение экологической обстановки, угроза терроризма, получивший широкую огласку трагический случай и т. п.).

В связи с этим существует проблема обобщения результатов сопоставлений, полученных в ретроспективе применительно к конкретным предприятиям региона, занятым промышленным рыболовством и организацией рыболовного туризма.

Прямое использование подобных результатов применительно к другому региону или другой совокупности предприятий с большой вероятностью приведет к ошибочным выводам, поскольку в каждом конкретном случае последствия перераспределения ресурсов определяются действием ряда специфических факторов, которые могут существенно модифицировать и механизм формирования последствий, и их количественные оценки.

Несмотря на то, что ретроспективные оценки могут свидетельствовать, что в расчете на одну изъятую рыбу рыболовный туризм порождает общий объем продукции (услуг) существенно больший, чем промышленное рыболовство, это нельзя рассматривать как основание для перераспределения водных биологических ресурсов в пользу туристической деятельности, поскольку дополнительные ресурсы могут и не привести к прямому росту потока туристов, который собственно и определяет динамику экономических результатов деятельности туристических

операторов. Напротив, выделение дополнительных ресурсов для коммерческого промысла может привести к росту уловов и (если не произойдет ухудшения конъюнктуры рынков сбыта) к росту стоимостных оценок объемов производства.

А с учетом того, что существенная часть затрат на промысел являются условно постоянными, т. е. не зависят от уловов – возрастет и рентабельность, и общий объем добавленной стоимости. Однако, при другом сценарии развития событий, например, при значительной конкуренции производителей на рынках сбыта за ограниченный потребительский спрос, рост предложения может привести к снижению цен реализации, тогда стоимостная оценка объемов коммерческого промысла изменится существенно меньшими темпами, чем физические объемы уловов.

Сложный характер связи между объемом ресурсов лососей, выделенных на нужды рыболовного туризма, и объемом соответствующих услуг, которые сможет реализовать на рынке работающая с данным регионом группа туристических операторов, создает высокую неопределенность оценок возможных результатов перераспределения ресурсов.

В этой ситуации адекватным становится сценарный подход к анализу возможного развития событий и к описанию логической цепочки, в соответствии с которой будут формироваться искомые последствия.

Соответственно, оценки последствий перераспределения ресурсов являются по своему смыслу прогнозно-аналитическими оценками, которые получаются в результате проведения сценарных прогнозных расчетов. Оценки последствий существенно зависят от особенностей принятого набора гипотез, составляющих сценарий их формирования, т. е. могут рассматриваться как однозначно определенные только в контексте

заданного сценария. Иначе говоря, поскольку разным сценариям соответствуют разные количественные оценки даже одного и того же индикатора последствий, использование оценок вне контекста сценария, применительно к условиям которого они получены, не является корректным. Это означает, что имеющиеся в научной литературе оценки позитивного эффекта от расширения ресурсной базы развития рыболовного туризма в других регионах страны или за рубежом не могут использоваться в качестве безусловных аргументов при выработке политики распределения водных биологических ресурсов Камчатки или проектного района между основными категориями пользователей.

Круизное судоходство

Современный водный транспорт в зависимости от сферы обслуживания подразделяется на морской и речной; наиболее развитым является морской вид круизов. В целом, основными достоинствами круизного туризма являются комфортабельный и престижный отдых, множество развлечений на борту лайнера и т.д. При организации международных перевозок туристов морским транспортом в качестве одного из основных документов применяется Афинская Конвенция о перевозке морем пассажиров и багажа. Перевозки пассажиров внутренним водным транспортом регулируется Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

***Круиз** - путешествие на водных видах транспорта, включающее береговые экскурсии, осмотр достопримечательностей портовых городов, а также разнообразные развлечения на борту морских и речных лайнеров.*

Аспекты, связанные с регулированием такого вида морской рекреационной деятельности, как круизное судоходство, достаточно

подробно регламентированы в Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года. Некоторые положения устанавливаются в качестве стандартов, некоторые – в качестве рекомендуемой практики с примечаниями.

Так, местным властям следует разрешать круизному судну свободную практику по радио, если санитарные власти предполагаемого порта захода на основании сведений, полученных от него до его прихода, сочтут, что его заход не повлечет за собой завоза или распространения болезни, требующей карантина.

Генеральная декларация, список пассажиров и список команды для круизных судов требуются только в первом порту захода и в последнем порту отхода из любой страны, за исключением случаев отсутствия изменений в условиях рейса.

Для судов, предназначенных для круизов, Заявление о судовых запасах и Заявление об имуществе команды требуются только в первом порту захода в страну.

Паспорта или другие официальные документы, удостоверяющие личность, должны все время оставаться у круизных пассажиров.

Конвенция рекомендует в случаях, когда стоянка судна, предназначенного для круизов, не превышает 72 часов, не требовать у пассажиров визы, исключая особые случаи, определяемые заинтересованными местными властями. Смысл рекомендации заключается в том, что любое Договаривающееся Государство может издать для таких пассажиров при прибытии опросный лист или принять их опросный лист, указывающий на разрешение сойти на данную территорию.

Местные власти не должны задерживать круизных пассажиров при проверке формальностей. Как правило, исключая случаи, касающиеся удостоверения личности, круизные пассажиры не должны подвергаться

личному осмотру иммиграционными властями.

В случаях заходов круизных судов в несколько портов той же страны, местным властям следует проверять пассажиров, как правило, только в первом порту захода и последнем при отбытии.



С целью облегчения высадки без задержек внутренний контроль пассажиров судна, предназначенного для круизов, должен производиться, по возможности, на борту до прибытия в порт высадки.

Рекомендуемая практика.

Круизные пассажиры, в случаях их высадки в одном порту и посадки на то же судно в той же стране в другом порту, должны пользоваться теми же облегченными формальностями, как и пассажиры, которые высаживаются и возвращаются на то же судно в том же порту.

Карантинное заявление должно служить единственной медицинской проверкой круизных пассажиров.

Круизные пассажиры не должны подлежать каким-либо валютным ограничениям.

Исключая случаи, при которых контроль пассажиров базируется

только на Списке пассажиров, местные власти не должны настаивать на заполнении следующих деталей пассажирского списка:

- Национальность (графа 6)
- Дата и место рождения (графа 7)
- Порт посадки (графа 8)
- Порт высадки (графа 9).

Стандарт.

Беспошлинная продажа товаров из судовых запасов должна осуществляться для круизных пассажиров в период стоянки судна в порту.

От круизных пассажиров не следует требовать таможенного заявления в письменной форме.

Посадочно-высадочные карточки не должны быть необходимыми для круизных пассажиров.

Особенности страхования туристов во время круизов

На борту круизного лайнера существует своя инфраструктура, большое количество развлечений и обширный перечень услуг, которыми турист может воспользоваться. Как правило, большая их часть уже входит в стоимость и доступна туристу. Однако в перечень этих услуг медицинское обслуживание не входит, несмотря на наличие медицинского пункта, оснащенного необходимым оборудованием и соответствующими специалистами. Все медицинские расходы турист несет отдельно.

За счет круизной компании лечение туристу будет предоставлено только в случае, если травма была получена на борту судна в результате того, что корабельное имущество и/или оборудование было неисправно. При этом турист должен будет доказать, что травма была получена по вине круизной компании. При получении туристом травмы начальник охраны судна проводит расследование произошедшего.

Сложности страхования туристов во время круизов заключаются в

том, что ни одна российская страховая компания не предоставляет специальных страховых полисов для круизов - ни одна российская компания не работает с круизными линиями напрямую. Турист должен самостоятельно оплачивать все медицинские счета. Пролеченному пациенту на руки выдаётся так называемый "Itemised Bill" или "Medical Services Bill", в котором расписаны все процедуры, медикаменты, лабораторные анализы и т.д., с указанием цены за каждый пункт и общей суммы. Счёт оплачивается в долларах. Все эти документы турист должен представить своей страховой компании после возвращения домой. При этом туристу следует заранее уточнить в страховой компании, покрываются ли подобные расходы.

Также некоторые российские страховые компании предлагают такой вид страхования, как «сухопутные путевки». Можно приобрести полис с покрытием «весь мир», но лечиться при этом можно во всех оговоренных странах, но только на берегу. То есть, медицинские услуги, полученные на борту судна, оплачены страховой компанией не будут.

Для пребывания в круизе стоит выбирать страховку с покрытием «весь мир», так как круизное судно может находиться в нейтральных водах, которые не относятся к территории какого-либо государства.

Страховка от круизной компании. Очень часто иностранные круизные компании предлагают туристам приобрести вместе с туром и страховой полис. На первый взгляд, это удобный вариант, так как только такие полисы покрывают стоимость медицинских услуг на борту судна. Однако такие услуги предоставляют, как правило, британские и американские круизные компании, и данные страховые полисы действительны только для резидентов этих стран. Поэтому перед приобретением такого полиса следует изучить правила страхования.

Международная ассоциация круизных линий

Международная ассоциация круизных линий (CLIA - Cruise Lines

International Association) – международная организация, объединяющая и представляющая интересы компаний, турагентств, туроператоров, задействованных в мировом круизном секторе.

CLIA была образована 17 декабря 2012 году из 9 ассоциаций круизной отрасли, представляющих различные регионы., с целью создать общую организационную структуру для успешного развития мирового рынка круизного судоходства и представления интересов круизных операторов, круизных портов туристических агентств, различных отраслей туристического бизнеса, партнеров в лице национальных органов государственной власти.

Роль и функции CLIA.

CLIA выполняет ключевую роль в круизной отрасли по формированию политической стратегии и выстраиванию деловых связей на международном уровне, содействуя продвижению круизной деятельности в новых туристических регионах, основанной на более слаженном взаимодействии, коммуникации и взаимосотрудничестве с заинтересованными сторонами.

Функции CLIA:

- разрабатывает и предоставляет информационные ресурсы, партнерские программы, направленные на повышение уровня компетентности и профессиональных качеств;
- выступает площадкой для ведения переговоров членов Ассоциации, деловых партнеров, других заинтересованных лиц, связанных со сферой предоставления туристических услуг, открывая возможности для расширения рынка круизного туризма;
- представляет круизную отрасль в Международной морской организации (ИМО), Международной организации труда (ILO) и других международных организациях;

– поддерживает политику и практику, направленную на здоровое, надежное, безопасное развитие окружающей среды, как неотъемлемую составляющую своей международной деятельности;

– способствует расширению интереса потребителей туристических услуг к круизному отдыху и продвижению инвестиционной привлекательности круизной отрасли.

Деятельность CLIA.

Cruise Forward - онлайн платформа, разработанная CLIA, которая предоставляет информацию на основе фактов, научных исследований и других ресурсов от операторов круизной отрасли по производительности, регулированию и надзору. Информационный контент сайта Cruise Forward состоит из таких областей, как экологическое управление, безопасность, охрана здоровья и медицина. Круизная деятельность вносит положительный экономический вклад по всему миру. Данный ресурс полезен всем тем, кто ищет данные и факты о круизной индустрии: журналистам, лицам, формирующим политику, турагентам, потребителям, другим заинтересованным лицам.

Исследовательский центр CLIA.

Центр проводит и публикует различные маркетинговые и экономические исследования, предоставляющие ценную информацию относительно демографической ситуации, привычных мест отдыха, заказа повторных круизов и круизных перспективах, а также общего вклада круизной индустрии в экономику. Отчеты, содержащие исследовательские и статистические данные по отрасли, составляются научными сотрудниками CLIA и выпускаются ежеквартально и ежегодно.

Plan a Cruise Month.

Международная ассоциация круизных линий ежегодно в октябре организует Plan a Cruise Month, который является глобальной инициативой.

Офисы CLIA по всему миру выполняют работу, соответствующую потребностям рынка. Кампания предоставляет платформу для туристических агентств, круизных линий и отраслевых партнеров для демонстрации различных преимуществ круизного отдыха.

Plan a Cruise Month проводится в большинстве регионов, где присутствует CLIA. Основное внимание уделяется осведомленности потребителей о круизном туризме, демонстрации сертифицированных **CLIA** турагентов, как лучших представителей круизного туризма. Эта инициатива также предоставляет турагентам-членам CLIA инструменты и ресурсы, необходимые для продвижения бронирования круизных путешествий новыми и существующими клиентами. Турагенты играют ключевую роль в круизной индустрии на международном уровне, так 7 из 10 путешественников (75%) пользуются услугами турагента, чтобы спланировать или забронировать круиз.

Благотворительный фонд круизной индустрии

(Cruise Industry Charitable Foundation, CICF)

Некоммерческая общественная организация, основанная в 1998 г. для поддержки программ, направленных на улучшение качества жизни в сообществах, где круизная индустрия обеспечивает их экономическое благосостояние.

CICF концентрирует свои усилия в следующих областях: развитие гражданского общества; образовательная помощь и учебные программы; программы общественного здравоохранения; инициативы по сохранению окружающей среды.

Корабли милосердия.

Международная ассоциация круизных линий является спонсором **благотворительной организации «Mercy Ships»**, занимающейся доставкой медицинской помощи развивающимся странам. CLIA в качестве

выбранного спонсора поддерживает миссию и усилия, реализуемые Mercy Ships во всем мире. Корабли милосердия работают как плавающие больницы, которые предоставляют медицинские услуги населению, не имеющего доступа к береговым медицинским услугам, включая необходимую хирургическую помощь. Партнерство Mercy Ships с авторитетным представителем круизной индустрии – **CLIA**, способствует более широкому распространению информации о деятельности организации и неоценимой работе кораблей милосердия

Исполнительная Партнерская программа CLIA.

CLIA предоставляет ряд различных платформ и выгод в четырех членских сообществах. Исполнительная Партнерская программа предоставляет доступ к ресурсам и создает возможности персонального присоединения к круизной индустрии представителей, ответственных за принятие решений и имеющих отношение к туристическому бизнесу.

Членские сообщества. Порт и пункты назначения – портовые власти, ассоциации, советы по туризму, портовые агенты, экскурсионные операторы и подобные компании стремятся активно взаимодействовать с операторами круизных линий для улучшения инфраструктуры круизных портов и развития пунктов назначения, планирования маршрутов береговых экскурсий, а также привлечения экспертов CLIA по конкретным вопросам, туристических агентств, индивидуальных агентов-членов **CLIA**.

Провайдеры туристических услуг – отели, авиакомпании, компании по аренде автомобилей, провайдеры береговых услуг ищут возможности строить отношения с членами CLIA: представителями крупных круизных линий, туристическими агентствами, агентами по туризму.

Поставщики по техническому снабжению – поставщики аппаратных средств, судостроительные компании, поставщики IT-решений, поставщики экологических продуктов, продуктов питания и напитков, поставщики

розничных услуг и аналогичные компании, желающие наладить бизнес-контакты с представителями круизных операторов и экспертами CLIA по конкретным вопросам.

Провайдеры профессиональных услуг – консультанты, профессиональные сервисные фирмы, средства массовой информации, страховые компании, классификационные общества и подобные компании, стремящиеся улучшить или расширить свои деловые связи в рамках круизной индустрии.

Правовые вопросы регулирования перевозок туристов внутренним водным транспортом

Перевозки туристов внутренним водным транспортом регулируются Кодексом внутреннего водного транспорта РФ.

В аренду могут сдаваться суда с экипажем или без экипажа. Продажа билетов может производиться заблаговременно или на текущие сроки. Предварительная продажа билетов осуществляется за 45 сут. до начала перевозки в кассах.

Продажа билетов на текущие сутки начинается за 24 ч до отправления судна в рейс и не ранее чем за 1 ч до отправления судна в промежуточных пунктах. Оформление билетов прекращается за 10-15 минут до отправления теплохода. Перевозчик может расторгнуть договор перевозки пассажира в установленном порядке в случаях: невозможности перевозки пассажира в порт назначения вследствие форс-мажорных обстоятельств; задержания судна на основании решения соответствующих органов исполнительной власти или привлечения судна для государственных нужд; недоступности порта отправления и порта назначения для судна; гибели судна или его насильственного захвата:

нарушения пассажиром правил оказания услуг и правил перевозок пассажиров или отказ пассажира от соблюдения таких правил.

При таком прекращении договора перевозчик обязан вернуть пассажиру стоимость приобретенного билета в полном объеме, в случае если перевозочный процесс не состоялся. Если рейс был прекращен на определенном этапе, то пассажиру выдается плата за проезд и провоз багажа за непройденное судном расстояние. Однако это не касается случаев нарушения пассажиром правил поведения на судне. В данном случае плата за проезд и провоз багажа не возвращается.

Пассажир имеет право приобрести билет на пассажирское место любой категории для проезда до любого порта, указанного в расписании движения судов или объявленного по маршруту следования судна: провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет (при условии, что он не занимает отдельного места), а также детей в возрасте не старше 10 лет в соответствии с льготным тарифом; провозить бесплатно ручную кладь, общая масса которой не должна превышать 16 кг.

При проезде на судах на расстояние более 500 км пассажир может сделать остановку в пути следования, но не более чем на 10 суток с соответствующим оформлением такой остановки. Заявить, об остановке пассажир должен начальнику порта, вокзала или пристани не позднее чем через час после прибытия судна. При остановке в пути плацкарта утрачивает силу и ее стоимость не возвращается.

Пассажир имеет право продлевать срок действия билета в случае болезни, подтвержденной документом лечебного учреждения. Срок действия билета продлевается на все время болезни. Если по причине болезни пассажир желает сдать билет обратно в кассу, то деньги ему возвращаются полностью в случае сдачи билета до отправления судна и за вычетом стоимости плацкарты в случае сдачи билета после отправления

судна⁶.

Пассажир имеет право отказаться от перевозки до отправления судна. При этом если билет сдается не позднее, чем за 6 ч до начала рейса, пассажиру возвращается полная стоимость документа; если позднее, но до отправления судна - стоимость билета за вычетом стоимости плацкарты. В любом пункте маршрута после начала рейса пассажир имеет право прекратить перевозку. В этом случае перевозчик обязан вернуть ему провозную плату за непроследованное расстояние⁷.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение принятого к перевозке груза или багажа с момента их приема до момента выдачи получателю. При этом груз или багаж считается утраченным, если он не прибывает в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки, и стоимость такого груза или багажа подлежит возмещению.

Суда для туристских целей (круизов) арендуются по специальному договору (фрахт-контракту), заключаемому между туристской организацией и морским пароходством. Такой договор включает:

- 1) количество и наименование судов, количество мест по категориям;
- 2) маршруты круизов и сроки;
- 3) количество постельных комплектов на один рейсооборот для каждого судна и их стоимость;
- 4) стоимость оплаты на каждый рейсооборот;
- 5) общую сумму оплаты за перевозку туристов;
- 6) ответственность сторон.

⁶ Уокер Дж. Р. Управление гостеприимством. Вводный курс. Учебник / Джон Р. Уокер. Пер. с англ. М.: ЮНИТИ - ДАНА, 2006. 880 с.

⁷ Александрова А. Ю. Международный туризм. Учебник / А. Ю. Александрова. М.: Аспект пресс, 2004. 470 с.

Обязательными приложениями к договору являются:

- расписание движения судна, согласованное с туристской организацией;
- план-карта судна, утвержденная на момент заключения договора;
- расчет платы за аренду судна по категориям кают и элементным ставкам для каждого морского бассейна с учетом сезонных скидок ГОСТ 50690-2000 «Туристские услуги. Общие требования».

В последнее время некоторые судовладельцы предлагают суда в бербоут-чартер на длительную аренду и эксплуатацию со всей вытекающей ответственностью. Судовладелец обязан соблюдать установленное расписание движения судна. Обо всех возникающих изменениях и отклонениях в расписании движения судна в случае задержки прихода судна в порт и сокращения времени стоянки администрация судна обязана оповестить об этом работников туристского круиза и туристов, принять меры к выполнению программы обслуживания туристов.

Туризм в полярных районах

Север стал настолько популярен, что стал привлекать не только ученых, мореплавателей и профессиональных полярников, но и туристов. Все большее количество круизных судов заходят в высокие широты. И если раньше их маршруты пролегли вдоль побережья Аляски и ограничивались морем Бофорта, то теперь растет количество судов с туристами, которые заходят в Арктику и с западного направления.

Но полярные районы – места с суровым климатом, что предъявляет особые требования к конструкции судов, организации мореплавания, созданию новой и модернизации уже имеющейся транспортной инфраструктуры, разработке комплексной нормативно-правовой базы на

национальном и международном уровне, которая бы регламентировала все многочисленные аспекты, связанные с организацией туристической деятельности в полярных районах.

К полярным регионам традиционно относят Арктику и Антарктику. Туристическая деятельность ведется в обоих регионах, однако Арктика осваивается в рекреационном направлении гораздо активнее.

В настоящее время практически каждая страна, обладающая арктическими территориями, стремится развивать полярный туризм. Так, Дания и Норвегия, например, активно используют снежные просторы Гренландии и Шпицбергена, Канада – фауну Канадского Арктического архипелага с большим количеством заповедников. При этом количество «арктических» туристов хоть и невелико, по сравнению с другими регионами планеты, но все же стабильно растет. Согласно статистике, в летние сезоны 2011-2016 гг. арктические круизы с посещением Земли Франца-Иосифа и северной оконечности Новой Земли были организованы компаниями Quark Expeditions LTD, Poseidon Expeditions, Oceanwide Expeditions, Napag Lloyd cruises и др. За эти годы «Русскую Арктику» посетили 5,5 тысяч туристов из более, чем 60 стран. Количество посетителей в 2013 г. – 639 человек; в 2014 г. – 738 человек; в 2015 г. – 1225 человек; в 2016 г. – 954 человека. 1 142 человека посетили территорию национального парка «Русская Арктика» летом 2017 года, а рост по сравнению с туристическим сезоном 2016 годом составил 20%.⁸.

Туризм в Антарктиде

Антарктида – территория, не принадлежащая ни одному государству мира, несмотря на то, что свои территориальные претензии регулярно

⁸ Данные статистики Национального парка «Русская Арктика» // <http://www.rus-arc.ru/ru/Tourism/Statistics>

озвучивают ведущие державы. Присутствие в регионе осуществляют двенадцать стран – их флаги можно увидеть на Южном полюсе.

Учитывая крайне непростые климатические условия в Антарктиде, туризм здесь полностью зависит от сезона и возможен лишь в течение нескольких месяцев в году. В целом, это период с ноября по март, однако определённые виды туров в Антарктиду проводятся лишь на «макушке» южнополюшарного лета.

Развитие туризма в Антарктиде началось в 1960-х годах – были организованы первые морские круизы и поездки на частных яхтах.

Основной нормативный акт в регионе – Договор об Антарктике, который был заключен в 01 декабря 1959 году в Вашингтоне и вступил в силу 23 июня 1961 г. В соответствии с положениями данного Договора, туристические компании должны иметь разрешение на посещение Антарктиды. Многие морские круизы в Антарктиду включают высадку на побережье континента на непотопляемых лодках компании Zodiac Marine & Pool или на вертолете. Программа некоторых туров в Антарктиду включает такие виды услуг как альпинизм, катание на лыжах, а также посещение Южного полюса.

Первая коммерческая поездка на судне в Антарктиду в наше время была организована шведско-американским путешественником в 1969 году на специально построенном лайнере MV Explorer.

Протокол об охране окружающей среды к Договору об Антарктике от 4 октября 1991 года.

Вопросов туризма как таковых не рассматривает, однако его положения неизбежно касаются туристической деятельности, так как условия протокола обязательны для всех посетителей Антарктиды – и для частных посетителей, и для членов государственных поездок.

Руководство для посетителей Антарктики.

В частности, содержит руководство для туристов - свод рекомендаций по вопросам туризма и деятельности негосударственных организаций. Документ определяет обязательства организаторов и операторов, в число которых входит, в том числе, обязанность не допускать удаления и сброса запрещенных отходов и проявлять уважением к научным исследованиям и окружающей среде Антарктики, включая соблюдение ограничений, касающихся охраняемых районов, а также охраны флоры и фауны.

Для организаторов и операторов предусмотрено три блока обязательных процедур – на этапе планирования поездки в Антарктику, во время пребывания в районе Договора об Антарктике и после завершения поездки в регион.

Так же для туристов запрещен вывоз из региона чучел животных и птиц, яиц, шкур и других сокровищ континента.

Необходимо отметить, что риски, возникающие при осуществлении туристической деятельности в полярных районах можно разделить на три категории – риски для туристов, риски для местного населения и риски для окружающей среды Арктики и Антарктики.

Риски для окружающей среды полярных регионов связаны, в первую очередь, с тем, что на сегодняшний день нет точных данных о пороговых нагрузках, которые могут выдержать экосистемы. Практически во всех арктических государствах туризм приводит к нарушениям экосистем и повышению уровня шума. Еще одна проблема – мусор, который могут оставлять туристы.

В настоящее время многочисленные туристические группы, прибывающие в Антарктику, высаживаются не только на территории станций или исторические памятники, но и на уязвимые наземные

экосистемы или колонии морских птиц или млекопитающих.

При этом, команда каждого судна самостоятельно выбирает такие точки – ограничение перечня таких пунктов в настоящее время вводится только в целях не препятствования коммерческой деятельности судов.

Формально, Международная ассоциация антарктических туроператоров следит за туристической деятельностью в регионе и при необходимости может лишить нарушителя прав работать в Антарктике. Однако количество посещающих Антарктику туристов с каждым годом растет и неуклонно разрушает хрупкую природу региона, а число мест, в которых могут бывать туристы, ничем не ограничено. Шум, издаваемый круизными лайнерами и самолетами, пагубно влияет на антарктических животных. Также, как отмечает Парникоза И.Ю., «угрожающих темпов также набирает сбор сувениров в чувствительной антарктической окружающей среде. Хорошо известно, что даже чисто научная деятельность, сопровождающаяся сбором материала, вызывает негативное влияние на антарктические экосистемы (особенно наземные), имеющие большие сроки восстановления»⁹.

В случае загрязнения океана топливом, нарушается баланс местной экосистемы, и восстановить его будет крайне сложно. Местные жители отчасти настороженно относятся к развитию полярного туризма – океан является для них источником пищи.

Арктический туризм

Применительно к Арктическому региону не выработано единых рекомендаций, как в Антарктике, хотя приарктические государства и

⁹ Парникоза И.Ю. Экологические проблемы и охрана природы Антарктики. - Страна знаний. №2, 2017

признают хрупкость экосистем региона.

В 1973 г. Дания, Канада, Норвегия, СССР и США подписали Соглашение о сохранении белых медведей¹⁰. Применительно к арктическому туризму Соглашение запрещает охоту, отстрел и отлов белых медведей – добыча разрешена только в научных целях и для поддержания жизнеобеспечения местного населения. Таким образом, охота на белых медведей как разновидность полярного туризма запрещена.

В рамках Стратегии охраны окружающей среды Арктики в 1993 г. была принята Нуукская декларация об окружающей среде и развитии в Арктике¹¹, однако данная декларация сосредоточена на вопросах радиоактивного загрязнения, сохранения флоры и фауны, защиты морской среды, но не содержит положений, касающихся непосредственно арктического туризма. Отчасти это связано с тем, что активное развитие арктического туризма началось гораздо позже принятия указанных выше документов.

Большая часть документов об Арктике приняты в рамках *Арктического совета* – межправительственной организации, созданной как дискуссионная платформа для международного взаимодействия в Арктике. Так, в состав Арктического совета входят:

- Рабочая группа по арктическому мониторингу и оценке (AMAP);
- Рабочая группа по сохранению арктической флоры и фауны (CAFF);
- Рабочая группа по предотвращению чрезвычайных ситуаций, готовности к чрезвычайным ситуациям и реагированию на чрезвычайные ситуации (EPPR);
- Рабочая группа по защите арктической морской среды (PAME);
- Рабочая группа по устойчивому развитию (SDWG).

¹⁰ Соглашение о сохранении белых медведей (Заключено в г. Осло 15.11.1973)

¹¹ Нуукская декларация об окружающей среде и развитии в Арктике (Вместе с "Докладом") (Принята в г. Нууке 16.09.1993)

Основными задачами Арктического совета являются решение проблем окружающей среды в регионе и поддержка коренных народов. В рамках Арктического совета были приняты соглашения об авиационном и морском поиске и спасании в Арктике и о борьбе с загрязнением нефтью, однако ни один из принятых документов не затрагивает какие-либо аспекты туристической деятельности.

Среди международных документов можно выделить Конвенцию по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС) – применительно к Арктическому туризму она актуальна в вопросах торговли сувенирной продукцией, в частности, сделанной из исчезающих видов животных или их частей – например, зуб, кости, шкура белого медведя, моржа, чучела птиц и т.д.¹².

Иные отдельные аспекты охраны окружающей среды в Арктике при осуществлении туристической деятельности более подробно регламентируются национальными законодательствами приарктических стран.

¹² Конвенция по международной торговле видами дикой фауны и флоры, находящимися под угрозой исчезновения (СИТЕС) (Вашингтон, 3 марта 1973 г.)

Спасание людей и судов, терпящих бедствие. Основным международным документом, регламентирующим вопросы поиска и спасания, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)¹³, получившая в 2014 году дополнение в виде главы XIV «Меры безопасности для судов, эксплуатирующихся в полярных водах»¹⁴.) Однако эти дополнения затрагивают только требования к технической оснащённости судов, не раскрывая особенностей осуществления спасания туристов в случае кораблекрушения или возникновения иной аварийной ситуации.



В основном, проведение поисково-спасательных операций в Арктике регулируется региональными соглашениями между приарктическими странами.

Следующим документом, регулирующим поисково-спасательные работы, следует отметить ***Международную конвенцию по поиску и***

¹³ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (Заключена в г. Лондоне 01.11.1974)

¹⁴ Резолюция MSC.386(94) от 21.11.2014 г.

*спасанию на море 1979 года*¹⁵ (SAR). Конвенция рекомендует договаривающимся странам заключать между собой соглашения по поиску и спасанию. Так, в рамках работы Арктического совета было заключено Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, ставшее первым юридически обязывающим документом, подписанным приарктическими странами в целях сотрудничества в арктическом регионе. В рамках данного Соглашения арктические страны обязываются проводить спасательные операции на основе Международной конвенции по поиску и спасанию на море и Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию, а также обмениваться информацией и применять наиболее оперативные схемы пересечения границы при осуществлении поисково-спасательных операций. Однако спасание людей и судов производится силами арктических государств и во многом определяется их национальным законодательством.

В области осуществления морской перевозки пассажиров и возмещения причиненного ущерба основным документом, является *Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г*¹⁶. Конвенция выделяет следующие основания возмещения вреда, причиненного пассажиру в результате:

- смерти пассажира;
- нанесения ему телесного повреждения;
- в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

¹⁵ Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (SAR) (Заключена в г. Гамбурге 27.04.1979)

¹⁶ Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (PAL) [рус., англ.] (Заключена в г. Афины 13.12.1974)

Афинская конвенция никак не выделяет ущерб, причиненный при нахождении в полярных регионах, и не устанавливает по отношению к ним отдельных положений, а, следовательно, применяется на общих основаниях.

В настоящий момент не существует специализированного документа, который бы регламентировал вопросы осуществления и организации туризма в полярных районах, применяются лишь общие документы о туризме – такие, как Хартия туризма¹⁷, Гагская декларация по туризму¹⁸, Конвенция о таможенных льготах для туристов¹⁹, некоторые специализированные – Конвенция по облегчению международного морского судоходства²⁰, содержащая положения о круизном судоходстве. Данные документы дают определения понятий «туризм», «турист», «круиз», содержат права и обязанности туристов и туристических организаций, однако знают понятия «Арктический туризм» и не выделяют его в качестве отдельного вида, а, значит, не учитывают специфику региона, климатических условий, труднодоступность и увеличенные риски.

Север стал настолько популярен, что стал привлекать не только ученых, мореплавателей и профессиональных полярников, но и туристов. Все большее количество круизных судов заходят в высокие широты. И если раньше их маршруты пролегли вдоль побережья Аляски и ограничивались морем Бофорта, то теперь растет количество судов с туристами, которые заходят в Арктику и с западного направления²¹.

Но полярные районы – места с суровым климатом, что предъявляет

¹⁷ Хартия туризма. Кодекс туриста 1985 года (Одобрена в 1985 г. на VI сессии Генеральной ассамблеи Всемирной туристской организации)

¹⁸ Гагская декларация межпарламентской конференции по туризму 1989 г. (Вместе с "Конкретными выводами и рекомендациями") (Принята в г. Гааге 10.04.1989 - 14.04.1989)

¹⁹ Конвенция о таможенных льготах для туристов (Заклучена в г. Нью-Йорке 04.06.1954) (с изм. от 26.06.1990)

²⁰ Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) (Заклучена в г. Лондоне 09.04.1965)

²¹ Цветкова Ю.С. Некоторые вопросы правового регулирования страхования туристов в циркумполярных регионах // Евразийский юридический журнал № 8(111)2017, с.70-72

особые требования к конструкции судов, организации мореплавания, создания новой и модернизации уже имеющейся транспортной инфраструктуры.

Северный морской путь является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Северный морской путь объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири. Не снижается его роль и в обеспечении национальной безопасности России в Арктике – контроль над Северным морским путем позволяет обеспечивать военно-стратегическую неуязвимость с северного направления.

Предполагается, что в ближайшее время объемы грузоперевозок в регионе продолжит расти быстрыми темпами, что неизменно повлечет за собой еще большее увеличение интенсивности судоходства, а, следовательно, вырастет и рост риска крушения судов и возникновения иных чрезвычайных ситуаций.

Арктический регион привлекает не только полезными ископаемыми и использованием экономически выгодного Северного морского пути, но и потенциальными возможностями, которые открывает арктический туризм. Все чаще и об освоении Арктики в целом, и об арктическом туризме, в частности, говорят на самых разных уровнях (Международный арктический форум «Арктика – территория диалога», Ростуризм, Министерство транспорта РФ, Министерство здравоохранения РФ и др.). Однако развитие Арктического региона напрямую связано с вопросами безопасности судоходства.

Возросшее в последние годы активное развитие арктического туризма, за счет увеличения судоходства, естественным образом повлияло на резкий рост рисков для туристических судов, что связано с тем, что

путешествия проходят в районе, где активно образуются айсберги²².

Увеличение рисков крушения круизных лайнеров затрудняет работу поисково-спасательных служб, и без того осложненную труднодоступностью арктического региона и тяжелыми климатическими условиями.

Организация арктических круизов требует особого внимания по обеспечению безопасности всех участников этих рейсов, проходящих, как правило, в сложных метеорологических и ледовых условиях. Важными в данном аспекте являются обновление ледокольного парка, обновление инфраструктуры портов, создание налаженной системы поиска и спасания судов и людей, терпящих бедствие.



Обновление ледокольного парка.

Безусловно, основой безопасных условий плавания судов в ледовых условиях Северного морского пути является мощный атомный ледокольный флот.

В настоящее время ряд экспертов отмечает проблему обновления ледокольного флота, указывая на то, что устойчивое развитие Арктической

²² Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Сотрудничество приарктических государств в области предотвращения чрезвычайных ситуаций и поисково-спасательных работ: проблемы и перспективы // Арктика и Север. 2014. №15

зоны РФ невозможно без срочного обновления как атомного, так и дизельного ледокольного флота. В настоящее время для бесперебойной работы Северного морского пути Россия использует более 30 дизель-электрических и 4 атомных ледокола, но флот стремительно стареет - большая часть дизель-электрических ледоколов "Росморпорта" подлежит списанию к 2017-2019 годам, а три из четырех действующих атомохода потребуют вывода из эксплуатации в период с 2020 по 2022 годы.

Ожидаемое увеличение грузопотока по Северному морскому пути увеличит потребность России в ледокольном флоте, причем построенном по новым технологиям.

Обновление инфраструктуры портов.

Арктические порты занимают особое место в портовом комплексе России и являются одним из ключевых элементов Арктической морской транспортной системы. В настоящее время практически все существующие арктические порты, за исключением порта Дудинка, являются слабым звеном Северного морского пути. Требуют капитального ремонта причальные сооружения, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. В большинстве портов требуется развитие и совершенствование сооружений по приему и утилизации судовых отходов, средств ликвидации аварийных разливов нефти.

Таким образом, представляется целесообразным разработать единую Программу развития арктических портов вдоль трассы Северного морского пути, которая будет включена в государственную Программу развития Арктической зоны РФ²³, а также внести соответствующие изменения в федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации».

Спасание людей и судов, терпящих бедствие.

²³ Постановление Правительства РФ от 21.04.2014 N 366 (ред. от 31.08.2017) "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации"

Отсутствие четко налаженной и быстро работающей системы спасания людей и судов, терпящих бедствие, существенно затрудняет развитие арктического туризма в частности, и всего Арктического региона в целом. Это приводит к значительному удорожанию стоимости страхования, как судов, так и туристов. Тяжелые климатические условия и труднодоступность региона обуславливают повышенный уровень опасности для жизни и здоровья потенциальных туристов, что не способствует развитию туризма в Арктической зоне. В настоящее время существующая в Арктике инфраструктура не имеет ни достаточной материально-технической базы, ни достаточных по численности кадровых ресурсов, ни технических средств для того, чтобы в кратчайшие сроки вытащить из ледяной воды большое количество человек.

В настоящее время в Арктике для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике РФ организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами подведомственных Минтрансу бассейновых аварийно-спасательных управлений.

Морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) и подцентры (МСПЦ) в Мурманске, Архангельске и Тикси выполняют в Арктике задачи, вытекающие из обязательств Российской Федерации, по Конвенции 1979 года о координации надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие в поисково-спасательных районах РФ, а также ведется международное сотрудничество со спасательными службами других приарктических государств. Однако, учитывая протяженность арктической территории и тяжелые погодные условия, этих мер недостаточно для обеспечения высокого уровня безопасности.

Как показывает опыт проведения поисково-спасательных операций, при существующем расстоянии мест дислокации комплексных аварийно-спасательных и морских спасательных центров от вероятных мест аварий

морских объектов спасание людей при помощи водоизмещающих судов ледокольного типа не всегда возможно.

В спасательных операциях также принимает участие авиация – одним из основных используемых средств спасения являются вертолеты. Однако их возможности ограничены отсутствием станций дозаправки. Акватория Северного морского пути является весьма обширной территорией, и целый ряд районов находится вне зоны действия его дежурных вертолетов по дальности полета²⁴. Так, российский вертолет МИ-8, имеет эффективную дальность полета до места происшествия довольно небольшую – 350 км, что, конечно, в масштабах арктической зоны – величина небольшая.

Даже авиаполёты даже в, казалось бы, хорошо освоенных арктических регионах таят в себе немало рисков. Так, показательным примером может стать 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 большим²⁵.

Несмотря на наличие достаточно большого количества международных двусторонних и многосторонних соглашений в сфере спасания в Арктике, все прилагаемые на сегодняшний день усилия носят весьма разрозненный характер и направлены на отдельные виды чрезвычайных ситуаций. В настоящее время Арктический Совет и входящие в него органы выполняют лишь координационные функции и не руководит конкретными операциями по ликвидации чрезвычайных ситуаций – это

²⁴ Фисенко А.И. Риски организации судоходства в Арктике по Северному морскому пути // ТДР. 2015. №6. С.260-262

²⁵ Конышев В.Н., Сергунин А.А. Сотрудничество приарктических государств в области предотвращения чрезвычайных ситуаций и поисково-спасательных работ: проблемы и перспективы // Арктика и Север. 2014. №5

является прерогативой национальных поисково-спасательных служб, которые, в свою очередь, не всегда могут координировать свои усилия друг с другом ввиду отсутствия необходимой нормативной базы.

Еще один аспект, связанный с безопасностью судоходства в Арктике – это оказание медицинской помощи. Аномальные погодные явления в Арктике нарушают транспортные связи и, как следствие, снижают качество и доступность медицинской помощи. В условиях, когда воздушная связь с небольшими населёнными пунктами во многих районах нерегулярна, каждую осень и весну население на длительное время оказывается изолированным. Это вызвано тем, что в воде слишком много льда, чтобы плыть на лодке, но недостаточно для того, чтобы ехать на собачей упряжке или на снегоходе. Единственным способом оказания не только экстренной медицинской помощи, но и вообще медицинской помощи во многих районах арктической зоны остаётся санитарная авиация²⁶. Таким образом, в случае крушения судна в Арктике экстренную помощь можно будет оказать только силами авиации, что говорит о необходимости расширения парка санитарных вертолетов.

Комплексный подход к решению вопроса безопасности судоходства в Арктике на всех уровнях и направлениях, таких как обновление и расширение инфраструктуры, модернизация арктических портов, расширение ледокольного флота и парка санитарной авиации, заключение международных договоров в сфере спасания в полярных районах с другими приарктическими странами, правовая регламентация порядка спасания в Арктике, существенно снизит стоимость фрахтования судов для Арктики, стоимость страхования, и, как следствие, стоимость круизных туров в

²⁶ Интервью с Чашниным М.В. «В арктической зоне России сейчас начата реализация самых амбициозных проектов за всю историю человечества» от 16.02.2017 / The Arctic: // Электронный ресурс: <http://ru.arctic.ru/analytic/20170216/553337.html> Дата обращения 15.11.2017]

Арктику. Что, в свою очередь, даст толчок к более интенсивному развитию региона.

Приарктические государства активно развивают туризм на своих арктических территориях, однако происходящие изменения практически не затрагивают международное законодательство в сфере туризма, а российская нормативно-правовая база об арктическом туризме обрывочна, развивается медленнее, чем законодательство зарубежных стран, и так же, как и международное право, не учитывает специфику полярных регионов. Особая специфика заключается не только в особенностях климата, но и уникальности природы и высокой уязвимости арктических экосистем.

В **Норвегии** на сегодняшний день принято наиболее полное внутреннее законодательство об арктическом туризме. Так, весьма интересен опыт разработки «Набора инструментов устойчивого туризма в Арктике»²⁷, который включает в себя 3 части. Часть «А» - «Руководство для сообщества», часть «В» - «Руководство для туроператоров и турагентов» и часть «С» - «Путеводитель для туристов». Особо подробно расписаны меры по сохранению природы и экологии Арктического региона при посещении туристами, взаимодействию туристов с местными жителями и соблюдению туристами норм Конвенции СИТЕС.

В **Канаде** управление туризмом осуществляется на трех уровнях – федеральном, региональном и местном, принята Стратегия развития туризма и создано Руководство по эксплуатации пассажирских судов в канадских морских водах²⁸.

Отдельные страны также ввели меры по минимизации последствий экологического ущерба от туристической деятельности в Антарктиде. Так, в

²⁷ Miljø og turisme i Arktis_Vejledning for turister

²⁸ Guidelines for the Operation of Passenger Vessels in Canadian Arctic Waters - TP 13670 E, March 2005

Чили капитанов судов, которые совершают рейсы в Антарктиду, обязывают пройти месячный курс навигации в Антарктике. Новая Зеландия направляет представителя правительства на все суда, посещающие остров Росса, в целях контроля за соблюдением положений Договора об Антарктике и Экологического протокола²⁹. Также ведётся мониторинг состояния конкретных участков Антарктиды для определения того, следует ли продолжать доступ туристам в конкретную область.

Государства, осознавая, что рост антарктического туризма способен негативным образом воздействовать на окружающую среду, в 1991 году основали Международную ассоциацию туроператоров по Антарктике³⁰.

В настоящее время ее членами являются более 100 компаний из Аргентины, Канады, Чили, Бельгии, Австралии, Франции, Германии, Японии, Италии, России. КНР, США, ЮАР, Великобритании и Фолклендских островов, Швейцарии, Швеции, Новой Зеландии, Нидерландов, Норвегии. Как указывает Адашова Т.А., «несмотря на существующие экологические риски, члены Ассоциации уверены, что туризм на просторах Антарктиды обязательно должен развиваться, но при обязательном соблюдении мер экологической безопасности»³¹.

²⁹ Antarctica Cruising Guide — Awa Press, Wellington NZ, 2nd edn 2009. ISBN 978-0-9582916-3-7. Publishers website

³⁰ <https://iaato.org> – International Association of Antarctica Tour Operators

³¹ Адашова Т.А. Антарктида глазами туриста // Современные проблемы сервиса и туризма. 2014. №1.