План

Введение

Глава 1. Арктические зоны

§1. История возникновения арктических зон

§2. «Секторальный принцип» владений в Арктике

§3. Характеристика зоны РФ в Арктике

Глава 2. Правовой режим мореплавания в прибрежных водах арктических государств и его законодательство

§1. Законодательство приарктических государств в отношении правового режима в Арктике

§2. Правовой режим мореплавания в прибрежных водах приарктических государств

§3. Правовой режим мореплавания в российских арктических водах

Глава 3. Проблемы Арктики

§1. Проблема интернационализации Арктики

§2. Правовые проблемы демилитаризации и режима морских пространств Арктики

Заключение

Список использованной литературы

Введение

Многообразные вопросы освоения и использования пространств и природных ресурсов Мирового океана, в том числе арктических, порождают весьма сложные геополитические, политические, международно-правовые, экологические, военные и другие проблемы[[1]](#footnote-1). В свою очередь, своеобразие арктических проблем объясняется прежде всего тем, что по своим географическим и климатическим особенностям Арктика существенно отличается от других частей земного шара и Мирового океана.

Северный морской путь (СМП) - главная национальная морская коммуникация России в Арктике, имеющая жизненно важное значение для ее настоящего и будущего освоения. СМП как единая транспортная система связывает европейские и дальневосточные порты России, а также устья судоходных рек Сибири и пролегает в районах, примыкающих к Арктическому побережыо Российской Федерации. Полярные моря российской Арктики связаны многочисленными интегральными связями с прилегающими районами российского Севера и играют в его экономике значительную роль. Всего в российской Арктике на протяжении Севморпути находится около 50 портов, порт-пунктов и терминалов.

Статус и правовой режим СМП нельзя рассматривать изолированно, вне связи с особой заинтересованностью и особыми историческими правами Российской Федерации на эту полярную морскую трассу. Однако следует обратить внимание и на то, что кроме национальных законодательных актов, международных соглашений Канады, ее политико-правовая позиция в отношении Арктики подкрепляется регулярными заявлениями политиков, военных, географов, юристов, фактическими действиями по усилению государственного контроля в арктическом секторе Канады.

Целью моего исследования является, во-первых, проследить историю создания арктической зоны, во-вторых, рассмотреть законодательство, касающееся арктических зон и их правового статуса, наконец, рассмотреть основные проблемы Арктики на сегодняшний день.

В соответствии с указанными целями в моей курсовой работе поставлены следующие задачи:

1) Выявить исторические особенности развития Арктической зоны.

2) Последовательно охарактеризовать основную характеристику зоны РФ в Арктике.

3) Тщательно рассмотреть законодательство приарктичеких государств и их правовой режим.

4) Охарактеризовать основные проблемы Арктики на сегодняшний день.

Степень научной разработанности данной темы достаточно велика. Ею занимались такие ученые, как К.А. Бекяшев, Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов, Г.В. Игнатенко, О.И.Тиунов, Б.Н. Топорнин, С.А.Глотов, М.Л.Энтин, Э.С.Кривчикова, Ю.Я. Баскин, Д.И.Фельдман, Г.И.Морозов, Д.Б.Левин, Г.И.Тункин, Г.В.Черниченко, И.И.Лукашук, Л.Н.Анисимов, С.Б.Крылов и др. Среди зарубежных авторов необходимо выделить Т.К.Хартли, Д.Анцилотти, Я.Броунли.

Глава 1. Арктические зоны

§1. История возникновения арктических зон

В силу своего географического положения и исторических причин приарктические страны традиционно исходят из наличия у них особых интересов и соответственно приоритетных прав при определении правового режима арктических пространств и их использовании.

Правовой режим Арктики определяется международным правом, а также законами арктических государств. В 1925 г. Канада приняла дополнения к Закону о северо-западных территориях. В соответствии с ними иностранным государствам и их гражданам запрещено осуществлять какую-либо деятельность в пределах Канадской Арктики без разрешения властей Канады. Были определены и географические границы Канадской Арктики.

Постановлением Президиума ЦИК СССР 1928 г. "Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане" было провозглашено право СССР на все земли и острова, открытые и еще не открытые, в пределах устанавливаемых географических границ. Исключение было сделано для восточных островов Шпицбергенского архипелага, принадлежность которого Норвегии была определена Парижским договором о Шпицбергене 1920 г. Советская Россия не была приглашена для участия в разработке этого договора. СССР присоединился к нему только в 1935 г.

Так родилась концепция арктических секторов, согласно которой обладающее арктическим побережьем государство имеет особые права в своем секторе. Сектор представляет собой треугольник, основанием которого является побережье соответствующего государства, а сторонами - линии, проходящие по меридианам к Северному полюсу. Другие арктические государства не пошли по этому пути. Соответствующие вопросы регулируются их законами о континентальном шельфе, экономической зоне и др.

§2. «Секторальный принцип» владений в Арктике

В силу своего географического положения и исторических причин приарктические страны традиционно исходят из наличия у них особых интересов и соответственно приоритетных прав при определении правового режима арктических пространств и их использовании.

Правовой режим Арктики определяется международным правом, а также законами арктических государств. В 1925 г. Канада приняла дополнения к Закону о северо-западных территориях. В соответствии с ними иностранным государствам и их гражданам запрещено осуществлять какую-либо деятельность в пределах Канадской Арктики без разрешения властей Канады. Были определены и географические границы Канадской Арктики.

Постановлением Президиума ЦИК СССР 1928 г. "Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане" было провозглашено право СССР на все земли и острова, открытые и еще не открытые, в пределах устанавливаемых географических границ. Исключение было сделано для восточных островов Шпицбергенского архипелага, принадлежность которого Норвегии была определена Парижским договором о Шпицбергене 1920 г. Советская Россия не была приглашена для участия в разработке этого договора. СССР присоединился к нему только в 1935 г.

Так родилась концепция арктических секторов, согласно которой обладающее арктическим побережьем государство имеет особые права в своем секторе. Сектор представляет собой треугольник, основанием которого является побережье соответствующего государства, а сторонами - линии, проходящие по меридианам к Северному полюсу. Другие арктические государства не пошли по этому пути. Соответствующие вопросы регулируются их законами о континентальном шельфе, экономической зоне и др.

Установленные Канадой и Россией полярные сектора означают, что находящиеся в них земли и острова, как открытые, так и неоткрытые, принадлежат этим государствам. Что же касается режима морских пространств Арктики, то он является общим, правда, с некоторой спецификой.

Во-первых, природа Арктики особенно чувствительна к отрицательным воздействиям. Поэтому приарктические государства издали законы об охране природной среды региона. В России действует Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26 ноября 1984 г. N 1398-XI "Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к северному побережью СССР".

На Арктику распространяется общее положение Конвенции по морскому праву 1982 г., закрепившее право прибрежного государства принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах (ст. 234). Это право действует в пределах исключительной экономической зоны.

Вторая особенность режима арктического моря касается прибрежного судоходства. Норвегия и Канада установили своими законами особый режим для такого судоходства. В России об этом говорится в Законе о морских водах (ст. 14). Северный морской путь рассматривается как исторически сложившаяся национальная единая коммуникация Российской Федерации. Протяженность этой коммуникации примерно 35000 морских миль. Она проходит также через участки открытого моря. Пользование осуществляется в соответствии с законами и договорами России, а также Правилами плавания по трассам Северного морского пути, утверждаемыми Правительством РФ.

§3. Характеристика зоны РФ в Арктике

Территорию Российской Федерации образуют: а) сухопутная территория Российской Федерации (17075,4 тыс. кв. км); б) водная территория, включающая установленную Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. 12-мильную зону территориальных вод; в) земные недра в пределах сухопутной и водной территории; г) воздушное пространство до его границы с космосом; д) арктическая территория.

Многочисленные дискуссии вокруг российских недр также нередко сводятся к требованиям создания нового федерального закона о недрах, ужесточения в праве государственного надзора за их предоставлением и эксплуатацией. Здесь налицо извечная проблема понимания населением правотворчества и правоприменения: если в законе предусмотрены надлежащие правоотношения, обязанности и права сторон, то проблема в их реализации; если их в законе не предусмотрено, но они нужны, востребованы практикой, то нужно дополнять, менять закон. Без инвентаризации права и правоприменения разговоры об обеспечении национальных интересов становятся беспочвенными, призванными "увести" массовое сознание от действительных проблем наличия и форм осуществления государственной воли, уполномоченной правом и выраженной в праве[[2]](#footnote-2).

На основе Международной конвенции по морскому праву и действующих в соответствии с ней Федеральных законов "О недрах", "О континентальном шельфе Российской Федерации", "Об исключительной экономической зоне Российской Федерации" в ООН Россией представлены технические и правовые обоснования своей части континентального шельфа площадью более одного млн. кв. км, примыкающего к Северному полюсу, где могут быть обнаружены доступные для извлечения богатейшие полезные ископаемые. В условиях видимой исчерпанности минеральных земных запасов и намечающегося передела углеводородного сырья защита национальных интересов в арктической зоне приобретает немаловажное значение .

Мы должны основываться на конституционном положении об использовании и охране природных ресурсов как основы жизни и деятельности народов, проживающих на соответствующей территории, на нравственных представлениях россиян о характере происхождения природных благ. Конституционный Суд РФ в 2000 г. подтвердил принадлежность природных ресурсов всему многонациональному народу России. Поэтому справедливо включать природные богатства в неотъемлемую и важную составляющую социальной политики Российской Федерации, направленной на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. Провозглашенная ответственность общества, государства, человечества за природные компоненты жизни не только настоящего, но и будущих поколений, за обеспечение социальной справедливости предполагает "золотую середину" в использовании публично-правовых и частноправовых средств воздействия на загрязнителей природной среды, на экологических правонарушителей.

Глава 2. Правовой режим мореплавания в прибрежных водах арктических государств и его законодательство

§1. Законодательство приарктических государств в отношении правового режима в Арктике

Как известно, межгосударственные отношения, связанные с освоением и использованием пространств и природных ресурсов Мирового океана, регулируются международным правом, прежде всего нормами одной из его важнейших и сложнейших отраслей - международного морского права. В свою очередь, морская политика государств направлена как на защиту государственных морских интересов, так и на создание наиболее благоприятных условий для их реализации. Морская дипломатия, военно-морская, судоходная, морехозяйственная (рыболовная, горнодобывающая), экологическая, морская научно-техническая политика и т.д. - все это подразумевают, говоря о морской политике в целом. На морской политике конкретного государства прямо отражаются и особенности подхода этого государства к действующему международно-правовому режиму Мирового океана.

Несколько десятилетий назад, стремясь к "открытию" арктических морских пространств, прилегающих к другим государствам, и прежде всего СССР, а также Канаде, США взяли линию на "интернационализацию" Арктики, создание своеобразного "международного полярного права". Арктическая политика США была сформулирована в докладе президента Конгрессу, подготовленном в 1969 г. Национальным советом по освоению ресурсов моря и развитию техники. Не считаясь с исторически сложившимся и действующим режимом, в докладе утверждалось, что Арктический регион состоит в основном из международных районов, подпадающих под режим открытого моря, который предусматривает свободу прохода военными кораблями и торговыми судами под любыми флагами, независимо от компетенции прибрежного государства[[3]](#footnote-3).

В ответ на это Канада в начале 70-х годов предприняла энергичные меры, направленные на резкое ограничение иностранного судоходства в прибрежных арктических водах, - издала ряд актов, представляющих собой целую систему юридико-технических норм3. Прежде всего, был принят Закон о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г., что, в свою очередь, сразу же вызвало резкую ответную реакцию со стороны Соединенных Штатов. Попытки ущемить национальные интересы Канады стали очевидны, когда американские нефтяные компании (и выражающие их интересы юристы-международники) стали "оспаривать" ее суверенитет над водами канадского антарктического архипелага и требовать установления так называемого "международного", по существу же американского, контроля над этими водами, а также права беспрепятственного использования Северо-Западного прохода для транспортировки нефти, добываемой на Аляске, крупными танкерами.

Эта идея, мотивированная военно-стратегическими и экономическими интересами Соединенных Штатов, не нашла особой поддержки даже у их союзников по НАТО (при том, что Канада, по существу, открыла свои арктические проливы для плавания американских военных кораблей, в том числе атомных подводных лодок, рассматривая это как вклад в канадскую безопасность и стремление сохранить баланс сил между двумя "супердержавами"). Тем не менее, сегодня имеются настойчивые попытки реанимации этой идеи, теперь уже в приложении к России. В последнее время западные страны настойчиво добиваются признания полной свободы плавания по Северному морскому пути и прохода через российские арктические проливы. Понятно, что причиной этого является прежде всего тот факт, что территории и акватории российской Арктики не только по своим масштабам, но и по своим качественным характеристикам могут рассматриваться как богатейшие в мире[[4]](#footnote-4).

23 - 26 июня 2004 г. в Санкт-Петербурге проходила конференция "Международная энергетическая политика, Арктика и Международное морское право". Данное мероприятие было организовано ведущими зарубежными научными центрами в области изучения проблем международного морского права - Центром морского права и океанской политики Университета Виргинии (США), Исландским институтом морского права, Институтом М. Планка (Германия) при поддержке Российской ассоциации международного морского права. На конференции обсуждался широкий круг вопросов, связанных с проблемами углеводородных ресурсов арктического шельфа Российской Федерации. Одним из основных вопросов, также обсуждавшихся на встрече, было установление благоприятного режима транспортировки российских энергоресурсов на иностранные рынки. Прежде всего речь шла о режиме судоходства по Северному морскому пути. В ходе конференции наглядно проявилось желание ряда государств провести "интернационализацию" Северного морского пути, фактически - ввести "свободу навигации" для торговых судов и военных кораблей любых государств - независимо от компетенции Российской Федерации3.

§2. Правовой режим мореплавания в прибрежных водах приарктических государств

В соответствии с Правилами плавания по трассам Северного морского пути 1991 г. этот путь открыт для международного судоходства. Осуществляется оно с согласия и под контролем российских властей. Центральное положение среди них занимает Администрация Северного морского пути.

Начато формирование международных органов, занимающихся прежде всего охраной окружающей среды в Арктике. Создан Совет Баренцева Евроарктического региона (1993 г.) и Арктический совет (1994 г.).

Режим морских пространств определяется нормами международного морского права, включенными в настоящее время в такой международный договор, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (далее - Конвенция). В Резолюции N 55/7 "Мировой океан и морское право", принятой Генеральной Ассамблеей ООН 30 октября 2000 года на своей 55-й сессии, Генеральная Ассамблея ООН отметила универсальный характер Конвенции и ее фундаментальное значение для поддержания мира и безопасности[[5]](#footnote-5).

Конвенция является всеобъемлющим международным договором по морскому праву, исторической вехой в области кодификации и прогрессивного развития международно-правовых норм, призванных регламентировать режим Мирового океана и регулировать основные виды деятельности по его использованию, изучению и освоению в современных условиях развития общества. Ее положения регламентируют режим всех основных морских пространств: открытого моря, территориального моря, глубоководного морского дна, континентального шельфа, исключительной экономической зоны, проливов, используемых для международного судоходства, и др

Ратификация Российской Федерацией в 1997 г. Конвенции явилась существенным вкладом в решение проблем обеспечения интересов России и как великой морской державы, и как огромного прибрежного государства.

§3. Правовой режим мореплавания в российских арктических водах

Россия начала официально заявлять свои права на северные земли и моря еще в XVI в. Так, Московское правительство в XVI - XVII вв. исключительно в зависимости от своих политических соображений устанавливало режим мореплавания по Карскому морю для всех направлявшихся туда торговых судов.

Основы современного правового режима Арктики были заложены во второй половине XIX в. после заключения ряда двусторонних соглашений и договоров. С течением времени в Арктике фактически размежевались сферы интересов государств, имеющих северные полярные побережья[[6]](#footnote-6). Позиция России в отношении арктических морей у ее побережья нашла широкое отражение в национальных правовых актах. Сегодня под государственным суверенитетом России находятся арктические пространства, являющиеся ее территорией. Помимо сухопутной территории это те части Северного Ледовитого океана, которые составляют территориальное море и внутренние воды, а также исторические воды. Вопрос о правовом режиме арктических морей решается в отношении каждого моря особо, исходя из действующих международно-правовых норм, фактически сложившегося и имеющего многолетнее применение и признание порядка, из соображений географических, оборонных, политических, экономических и иных, определяющих правовой режим того или иного арктического морского пространства.

Одна из все еще достаточно влиятельных точек зрения, присутствующих сегодня в российской доктрине международного морского права, резюмирует, что, несмотря на имеющиеся "важные особенности", все нормы международного права, касающиеся правовой классификации морских пространств, их статуса и режима (в первую очередь нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), применяются и к морским пространствам российской Арктики[[7]](#footnote-7). Однако, на наш взгляд, логичным и юридически верным является иной вывод, а именно: "Если исходить из того, что интернационализация высокоширотных районов в Российском арктическом секторе за 200-мильным пределом не отвечает национальным интересам (России. - Примечание авт.), следует признать, что правовой режим Северного Ледовитого океана не должен приравниваться к режиму любого иного района Мирового океана . Это, собственно, подтверждают и сами положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., особо выделяя в ст. 234 покрытые льдом районы.

Очевидно, что данный вопрос необходимо рассматривать в контексте существующей более широкой проблемы апологетического отношения к Конвенции 1982 г., проявляющегося зачастую в российской правовой доктрине.

Иными словами, оценка этой Конвенции применительно к Арктике действительно не должна завышаться в ряду других источников международного права.

Исходить здесь надо прежде всего из резких и качественных отличий арктических морских пространств от других районов Мирового океана.

Северные полярные районы рассматриваются как районы, в которых прибрежные государства имеют особые интересы и права. Они вытекают из практики освоения Арктики этими государствами в течение длительного времени и больших капиталовложений, выделяемых ими для оборудования навигационных путей в арктических водах <8>. Северный морской путь Российской Федерации, шхерный морской путь "Индрелея", действующий вдоль побережья Норвегии, Северо-Западный проход Канады объединяет то, что все они являются историческими национальными внутренними морскими путями указанных государств[[8]](#footnote-8).

Глава 3. Проблемы Арктики

§1. Проблема интернационализации Арктики

Россия начала официально заявлять свои права на северные земли и моря еще в XVI в. Так, Московское правительство в XVI - XVII вв. исключительно в зависимости от своих политических соображений устанавливало режим мореплавания по Карскому морю для всех направлявшихся туда торговых судов. Основы современного правового режима Арктики были заложены во второй половине XIX в. после заключения ряда двусторонних соглашений и договоров. С течением времени в Арктике фактически размежевались сферы интересов государств, имеющих северные полярные побережья[[9]](#footnote-9). Позиция России в отношении арктических морей у ее побережья нашла широкое отражение в национальных правовых актах. Сегодня под государственным суверенитетом России находятся арктические пространства, являющиеся ее территорией. Помимо сухопутной территории это те части Северного Ледовитого океана, которые составляют территориальное море и внутренние воды, а также исторические воды. Вопрос о правовом режиме арктических морей решается в отношении каждого моря особо, исходя из действующих международно-правовых норм, фактически сложившегося и имеющего многолетнее применение и признание порядка, из соображений географических, оборонных, политических, экономических и иных, определяющих правовой режим того или иного арктического морского пространства.

Одна из все еще достаточно влиятельных точек зрения, присутствующих сегодня в российской доктрине международного морского права, резюмирует, что, несмотря на имеющиеся "важные особенности", все нормы международного права, касающиеся правовой классификации морских пространств, их статуса и режима (в первую очередь нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), применяются и к морским пространствам российской Арктики. Однако, на наш взгляд, логичным и юридически верным является иной вывод, а именно: "Если исходить из того, что интернационализация высокоширотных районов в Российском арктическом секторе за 200-мильным пределом не отвечает национальным интересам, следует признать, что правовой режим Северного Ледовитого океана не должен приравниваться к режиму любого иного района Мирового океана" <5>. Это, собственно, подтверждают и сами положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., особо выделяя в ст. 234 покрытые льдом районы.

§2. Правовые проблемы демилитаризации и режима морских пространств Арктики

Значительный интерес к проблемам Арктики, в том числе к проблемам Северного морского пути, проявляют в настоящее время и неарктические государства, в частности Великобритания, Германия, Польша и ряд других. Обращает на себя внимание, что цель недавно заявленной Европейской морской стратегии должна заключаться в том, чтобы стратегия затрагивала "все моря вокруг Европы", включая Северный Ледовитый океан. Кроме того, соответствующие элементы стратегии должны реализовываться на глобальном уровне[[10]](#footnote-10). Не может остаться без внимания и наращивание военно-морских сил Скандинавских стран, в частности появление новейших военных кораблей специальной "арктической постройки" . Военно-морская активность этих государств в регионе не соответствует даже гипотетическим акциям со стороны ВМФ России.

Один из американских географов отмечал, что Арктика имеет всевозрастающее значение в отношении военных целей и использования природных ресурсов. На то, что Арктический регион все больше привлекает к себе международное внимание и что, в свою очередь, прежде всего связано с его военно-стратегическими и экономическими характеристиками, обращали внимание и другие исследователи. В свое время адмирал Р. Бело называл Арктику "Средиземным морем завтрашнего дня", одновременно указывая при этом на ее стратегическое значение[[11]](#footnote-11). Один из современных российских экономистов также убежденно пишет о том, что новая роль Арктики - роль "Средиземного моря" между развитыми странами мира.

Действительно, дальнейшее освоение Арктики (прежде всего российской) трудно представить без расширения навигации по СМП, кстати, уже сыгравшего в освоении Арктики ни с чем не сравнимую роль. Известно, что для России ключевыми на ближайшую перспективу остаются проблемы развития экономики, и в частности транспорта. Для экспорта энергоносителей только морской транспорт может обеспечить "политическую независимость" отгрузок и гибкость в географии поставок. Северный морской путь не потеряет поэтому своего значения в обозримом будущем, тем более для перевозки массовых грузов.

Доставка грузов Севморпутем, кроме выигрыша в расстоянии, времени и т.д., может обеспечивать надежность и устойчивость морских перевозок в экономическом, политическом и военном отношении . Весьма велик"транзитный потенциал" российской Арктики, и в перспективе он резко возрастет. Водная магистраль Севморпути может приносить России миллиардные доходы, приняв на себя часть грузопотоков торговли между Европой и странами Азиатско-Тихоокеанского региона" . Именно поэтому придание СМП статуса "международного транспортного коридора" выглядит для западных стран гораздо привлекательнее. Примечательно, что тот же экономист пишет, что такое придание "осложнено неправомерным (с позиции западных юристов и международного права) перекрытием внутренними водами России проливов международного значения"21. Позиция западных юристов, продиктованная в данном случае отнюдь не правовыми, а геополитическими, военно-политическими или сугубо экономическими соображениями, вполне понятна и вряд ли нуждается в каких-либо комментариях. Что касается тут же упоминаемой "неправомерности" с точки зрения международного права, то такая "неправомерность" требует некоторых разъяснений. Самое основное заключается в том, что правовое положение Северного морского пути и морей, составляющих его систему, тесно взаимосвязано с режимом проливов, ведущих в эти моря. Почти все они -Карские ворота, Югорский шар, проливы Шокальского, Вилькицкого и другие -перекрываются территориальным морем России. За исключением проливов Дмитрия Ульянова и Санникова, которые рассматриваются как принадлежащие России исторически22. Все они, так же как и пролив, ведущий в Гудзонов залив (исторический залив Канады), проливный путь "Индрелея" и некоторые другие арктические проливы, являются историческими проливами соответствующих государств, так как они находятся в стороне от путей международного судоходства и на протяжении длительного времени используются этими прибрежными государствами или ведут к их историческим заливам и морям23. Арктические государства в течение долгого времени осваивали Арктику и налаживали судоходство в ее водах. Этот процесс продолжается и поныне. Это позволяет рассматривать такие государства в качестве наиболее заинтересованных в Арктике и обладающих поэтому особыми правами. Достаточно известной является точка зрения, что споры о судоходстве в Арктике могут возникнуть и обостриться, если в арктическом мореплавании будут все активнее участвовать и другие страны.

Заключение

Конечно, дальнейшее освоение морских природных ресурсов Арктики и перспективы развития мореплавания в арктических водах будут ставить перед заинтересованными приарктическими государствами, в первую очередь перед Россией и Канадой, ряд новых проблем, решение которых будет возможно на основе сотрудничества между этими двумя странами. Опыт в решении проблем освоения арктических пространств, сохранения природной среды Арктики, урегулирования вопросов мореплавания в арктических водах и в России, и в Канаде наработан значительный. В Канаде, например, правительством уже около двух десятилетий назад была сформулирована стратегия охраны и регулирования режима Арктического региона (Arctic Marine Conservation Strategy), причем акцент делался на приоритетное использование природных ресурсов. Имеются и определенные традиции сотрудничества в этой области российско-канадских отношений. Так, о совпадении точек зрения сторон по определенным аспектам арктических проблем свидетельствует текст Коммюнике о пребывании в СССР премьер-министра Канады П.Э. Трюдо от 28 мая 1971 г., в котором подчеркивалось, что Советский Союз и Канада "несут особую ответственность и обладают соответствующими правами в отношении обеспечения безопасности судоходства и сохранения природного равновесия в арктических районах".

Во всеобъемлющем докладе Генерального секретаря ООН на 61-й сессии Генеральной Ассамблеи этой организации говорится о том, что морская среда Арктики характеризуется уникальными социально-культурными аспектами, экономическим потенциалом и важнейшей ролью в климатических процессах. Давление, оказываемое на морскую среду Арктики в силу факторов климата и экономического развития, таких как судоходство, сброс отходов, освоение морских месторождений нефти и газа, деятельность на суше, увеличивается. Согласно результатам оценок, по сравнению с большинством других районов мира Арктика остается пока чистой средой. Однако по некоторым загрязнителям сочетания различных факторов вызывают обеспокоенность в связи с угрозой некоторым морским экосистемам. Эти обстоятельства иногда остаются локальными, но в ряде случаев могут принимать региональный или циркумполярный масштаб.

Создание условий, благоприятствующих безопасному и эффективному судоходству во всех районах Мирового океана, является не только обязанностью государств флага, но и обязанностью прибрежных государств.

Таким образом, именно исторически сложившийся в основе своей правовой режим Северного морского пути наилучшим образом обеспечивает в современных условиях такие важные составляющие интересов России -крупнейшей арктической державы, как безопасность полярного мореплавания и сохранение уникальной арктической природной среды от загрязнения, способствуя одновременно выполнению взятых на себя Россией международных обязательств. Этот же режим объективно востребован при решении долгосрочных задач по защите геополитических интересов Российской Федерации в Арктике, неприкосновенности полярных границ России (тем более что Арктика примыкает к обширным высокоразвитым в промышленном отношении районам, таким как Урал, Восточная Сибирь и т.д.), обеспечении национальных экономических и политических интересов страны в отношении самой трассы Северного морского пути.

Список использованной литературы

1. Федеральный закон от 22 января 2004 года N 2039-1 « О недрах» // СЗ РФ. 2002. N 30. СТ. 2032.
2. Алхименко А.П. Мировой океан в XXI веке: природопользование, географические проблемы. М.2004.
3. Алхименко А.П., Цветков В.Ю. Морская геополитика: взгляды и оценки зарубежных стран /Сборник научных статей .СПб. 1999.
4. Барсегов Ю.Г., Корзун В.А., Могилевкин И.М. . Арктика: интересы России и международные условия их реализации. М., 2002.
5. Барсегов Ю.Г., Корзун В.А., Могилевкин И.М. и др. Арктика: интересы России и международные условия их реализации. М., 2002.
6. Бело Р. Роль моря в будущей войне. М., 1961.
7. Ю.Колодкин А. Л. Конвенция ООН по морскому праву 1982 Года. М. 2004.
8. Смоловский А. Военно-морские силы Скандинавских государств. М. 2003.
9. Яковлев А., Харлов И., Смольянинов Н. Регулирование судоходства в зарубежной Арктике . М.2005.

1. Мировой океан на пороге XXI века: Сборник научных статей // Отв. ред. А.П. Алхпменко. СПб., 1999. С. 7. [↑](#footnote-ref-1)
2. Федеральный закон от 22 января 2004 года N 2395-1 «О недрах» // СЗ РФ. 2002. N 30. СТ. 2032. [↑](#footnote-ref-2)
3. Яковлев А.И., Харлов И.Л. Регулирование судоходства в зарубежной Арктике. М. 2002. С. 125. [↑](#footnote-ref-3)
4. Барсегов Ю.Г., Корзун В.А. Арктика : интересы России и международные условия их реализации. М. 2002. С156. [↑](#footnote-ref-4)
5. Овлашенко А.В. Международная политика в области энергетики и морского права. М.2005. С. 134-135. [↑](#footnote-ref-5)
6. Яновский М.В. Правовой статус Арктики. М. 2005. С.123. [↑](#footnote-ref-6)
7. Колодкин И.А., Михина Л.В. Международно-правовые аспекты судоходства в морских пространствах Российской Арктики. М. 2004. С. 42. [↑](#footnote-ref-7)
8. Овлашенко А.В. Правопорядок в мировом океане. М. 2003. С.235. [↑](#footnote-ref-8)
9. Яновский М.В. Правовой статус Арктики. М. 1982. С. 411. [↑](#footnote-ref-9)
10. Смоловский А.И. Военно-морские силы Скандинавских государств. М.2007. С. 63-64. [↑](#footnote-ref-10)
11. Алхименко А.П., Цветков В.Ю. Морская геополитика : взгляды и оценки зарубежных стран. СПб. 2003. С.234. [↑](#footnote-ref-11)