



## Природные и экологические детерминанты правового статуса Арктики

Юрий Никифорович ГЛАДКИЙ<sup>1</sup>

доктор географических наук, профессор, член-корреспондент РАО, заведующий кафедрой экономической географии

gladky43@rambler.ru <https://orcid.org/0000-0003-0199-8274>

Василий Львович МАРТЫНОВ<sup>2</sup>

доктор географических наук, профессор, профессор кафедры экономической географии

lwowich@herzen.spb.ru <https://orcid.org/0000-0002-7741-1719>

Ирина Евгеньевна САЗОНОВА<sup>3</sup>

кандидат географических наук, доцент, доцент кафедры экономической географии

iesazonova@herzen.spb.ru <https://orcid.org/0000-0002-3456-1223>

Вячеслав Дмитриевич СУХОРУКОВ<sup>4</sup>

доктор географических наук, профессор, заведующий кафедрой методики обучения географии и краеведению

suhor@herzen.spb.ru <https://orcid.org/0000-0002-3873-4494>

<sup>1, 2, 3, 4</sup> Российский государственный педагогический университет имени А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия

**Аннотация.** Арктика – уникальная экологическая система, требующая согласования национального и международного законодательства. В статье рассматриваются некоторые природные и экологические аспекты, существенные с точки зрения законодательного регулирования в регионе, соблюдения баланса прав и обязанностей арктических игроков. Арктика продолжает оставаться «яблоком раздора», в том числе из-за фрагментарности правового режима, специфику которого во многом определяет сама природа и повышенная уязвимость местных экосистем. В условиях фактического отсутствия общепризнанных границ в Арктике часть государств требует пересмотра сложившегося status quo, опираясь при этом на три доминирующие в доктрине международного права концепции, связанные с освоением этого региона, – полярных секторов, интернационализации и конвенциональную теорию. Анализируется роль природного фактора в делимитации границ континентального шельфа. Характеризуются различные аспекты эксплуатации Северного морского пути и природные ограничители его освоения, а также гипотетического освоения Северо-Западного прохода. Декларируется необходимость учета прав коренных жителей Арктики, а также защиты живых ресурсов морей. Делается вывод о неоспоримых функциях пяти арктических государств (Дании, Канады, Норвегии, России и США) по контролю правового режима и поддержанию экологической стабильности в Арктике, а также о том, что природные, экономические, экологические, исторические факторы препятствуют и будут препятствовать внедрению в Арктику неарктических государств. Перманентно пропагандирующаяся в научной литературе идея о «назревшей» интернационализации Арктики обращена прежде всего к России – стране с наиболее протяженным арктическим побережьем. В этой связи анализируемые в статье природные и экологические детерминанты правового статуса Арктики подтверждают обоснованность позиции России, официально считающей Северный морской путь национальным водным путем.

**Ключевые слова:** Арктика, Северный Ледовитый океан, природа, экология, континентальный шельф, морское право, Северный морской путь

Для цитирования: Гладкий Ю.Н., Мартынов В.Л., Сазонова И.Е., Сухоруков В.Д. Природные и экологические детерминанты правового статуса Арктики // Тихоокеанская география. 2023. № 2. С. 49–64. [https://doi.org/10.35735/26870509\\_2023\\_14\\_4](https://doi.org/10.35735/26870509_2023_14_4).

Original article

## Natural and environmental determinants of the legal status of the Arctic

Yuri N. GLADKIY<sup>1</sup>

Doctor of Geography, Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Education, Head of the Department of Economic Geography  
[gladky43@rambler.ru](mailto:gladky43@rambler.ru) <https://orcid.org/0000-0003-0199-8274>

Vasilii L. MARTYNOV<sup>2</sup>

Doctor of Geography, Professor, Professor of the Department of Economic Geography  
[lwovich@herzen.spb.ru](mailto:lwovich@herzen.spb.ru) <https://orcid.org/0000-0002-7741-1719>

Irina Ye. SAZONOVA<sup>3</sup>

Candidate of Geographical Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Economic Geography  
[iesazonova@herzen.spb.ru](mailto:iesazonova@herzen.spb.ru) <https://orcid.org/0000-0002-3456-1223>

Vyacheslav D. SUKHORUKOV<sup>4</sup>

Doctor of Geography, Professor, Head of the Department of Methods of Teaching Geography and Local History [suhor@herzen.spb.ru](mailto:suhor@herzen.spb.ru) <https://orcid.org/0000-0002-3873-4494>

<sup>1,2,3,4</sup>The Herzen State Pedagogical University of Russia, St. Petersburg, Russia

**Abstract.** The Arctic is a unique ecological system that requires the harmonization of national and international legislations. The article discusses some natural and environmental aspects that are significant from the view of legislative regulation in the region, compliance with the balance of privileges and obligations of Arctic actors. The Arctic continues to be a “bone of contention-due to fragmentation of its legal regime, which specifics are largely determined by nature itself and environmental vulnerability. It is pointed out that the Arctic has no generally accepted borders, and three main legal concepts related to the development of this region are identified namely: the polar sectors concept, historically the first, according to which the Arctic is divided between the Arctic states; internationalization concept, based on which the Arctic, like Antarctica, is the common heritage of mankind; and the conventional concept, with bringing to the fore the Convention on the Law of the Sea in 1982. At the same time, the specifics of the legal regime of the Arctic are largely determined by nature itself. The role of the natural factor in the delimitation of the continental shelf boundaries is noted. Various aspects of the operation of the Northern Sea Route and the natural constraints of its development, as well as the hypothetical development of the Northwest Passage, are characterized. It declares the need to take into account the rights of the indigenous people of the Arctic, as well as the protection of the living resources of the Arctic seas. The conclusion is made about the existential functions of the five Arctic states (Denmark, Canada, Norway, Russia and the USA) to control the legal regime and maintain environmental stability in the Arctic, how natural, economic, environmental, historical factors hinder and will hinder the entering of non-Arctic states into the Arctic. The idea of the “overdue” internationalization of the Arctic, which is constantly propagandized in the scientific literature, is addressed, first of all, to the country with the longest Arctic coast - Russia. In this regard, the natural and environmental determinants of the legal status of the Arctic analyzed in the article confirm the validity of Russia’s position officially considering the Northern Sea Route as a national waterway.

**Keywords:** Arctic, Arctic Ocean, nature, ecology, continental shelf, maritime law, Northern Sea Route

**For citation:** Gladkiy Yu.N., Martynov V.L., Sazonova I. Ye., Sukhorukov V.D. Natural and environmental determinants of the legal status of the Arctic. *Pacific Geography*. 2023;(2):49-64. (In Russ.). [https://doi.org/10.35735/26870509\\_2023\\_14\\_4](https://doi.org/10.35735/26870509_2023_14_4).

## Введение

Контуры современной дискуссии по проблемам арктической повестки дня досконально известны специалистам и не нуждаются в дополнительной детализации. Они стали более четкими после проявившегося потепления Арктики в начале XXI в., сопровождавшегося оживлением интереса многих стран к разведке и добыче углеводородов на шельфе, расширению судоходства (не только международного, но и транспортировки добываемых ресурсов), а также к потенциальному расширению рыболовного промысла.

Все большее количество государств, в том числе не имеющих прямого доступа к арктическому пространству, сегодня позиционируют себя в качестве арктических игроков в высоких широтах. Простой анализ членов и наблюдателей Арктического совета – ведущего межправительственного форума, содействующего координации и взаимодействию между арктическими государствами (в том числе в связи с проблемами устойчивого развития и защиты окружающей среды в Арктике), указывает на постоянный рост числа его участников. Появилась традиция создавать собственные арктические стратегии. Кроме арктических государств – России [1], Канады [2, 3], США [4], Дании [5] и Норвегии [6], подобные стратегии были обнародованы КНР, Индией, Германией, Францией, Японией, Республикой Корея, Сингапуром и Польшей – странами, имеющими к Арктике весьма отдаленное отношение. О своих арктических амбициях заявили также Испания, Бразилия, Пакистан. Поскольку не имеющие прямого выхода к Северному Ледовитому океану государства не имеют прав на разработку арктического шельфа, они объективно заинтересованы в пересмотре сложившегося status quo и сфер влияния и соответственно в «интернационализации» арктического региона.

Новый импульс этой тенденции придало принятие в 1982 г. Конвенции ООН по морскому праву, а также беспрецедентное в новейшей истории освобождение ото льда в летние периоды начале XXI в. огромной площади Северного Ледовитого океана. Эти события не привели к установлению нового общепризнанного правового режима арктических морских пространств. Как и прежде, такой режим определяется нормами общего международного права, национальным законодательством арктических государств и двусторонними международными договорами. В результате современное правовое регулирование можно оценить, как фрагментарное, не отражающее особенностей уникальной и единой экосистемы Земли.

В настоящее время не только в доктрине международного права и научной литературе, но и в практической деятельности правительственных кругов арктических государств преобладают три правовые концепции.

1. *Полярных секторов* – исторически первая концепция, в соответствии с которой все пять приарктических государств обладают суверенным правом на разведку и разработку природных ресурсов прилегающего к ним континентального шельфа, в т.ч. за пределами 200 морских миль;

2. *Концепция интернационализации Арктики*, согласно которой морское дно всей Арктики будет считаться общим наследием человечества;

3. *Конвенциональная теория*, синтезирующая положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [7].

Научная литература по Арктике обширна и разнопланова. Среди важных трудов, имеющих прямое или близкое отношение к затронутой теме и способствовавших выработке наших методологических ориентиров, укажем работы по геологии, физической географии и климату [7–11], исследованию и освоению пространств Арктики [12–15], охране окружающей среды Арктики [16–17], проблемам судоходства [18–22], живой природе Арктики [23], правовому регулированию [24, 25], экономике [26], политической географии и геополитике [27–31]. Вопросы обоснования прав в регионе Арктики в научной литературе основательно проработаны с различных позиций. Настоящая работа не нацелена на ревизию правового режима деятельности в Арктике. Она акцентирует внимание на некоторых

географических и экологических деталях, которые целесообразно учитывать при анализе как морского права, так и определенных обязанностей арктических и других государств. В сущности, речь идет об экологических предпосылках для некоторых арктических стран в этой части Земли, их неотъемлемых прав и обязанностей.

Специфика особого правового режима Арктики во многом определяет сама *природа*, оказывающая огромное влияние на темпы и перспективы освоения человечеством полярных территорий и акваторий. Разумеется, многое здесь обусловлено историческими обстоятельствами взаимоотношений арктических государств, несовпадением национального и международного законодательств, коллизиями между двусторонними и многосторонними договорами о делимитации сопредельных морских пространств. Но природная специфика Арктики – неустраняемая детерминанта, которая влияет на формирование ее международно-правового статуса, определение режима континентального шельфа, правил рыболовства, на темпы и перспективы освоения человечеством полярных территорий и акваторий и т.д.

Целью данного исследования является определение взаимосвязей природных и экологических детерминант освоения Арктики с ее правовым режимом, при этом географические и экологические факторы правового статуса Арктики авторами увязываются прежде всего с достижением международного консенсуса в разграничении континентального шельфа, охраной окружающей среды, разрешением спорных вопросов в области рыболовства, проведением спасательных операций, возможностями арктического судоходства (на примере функционирования Северного морского пути и в перспективе Northwest Passage of Canada) и т.д.

## Материалы и методы

Поскольку Арктика признана одним из системообразующих проектов экономического развития РФ, задачи природно-экологического исследования макрорегиона требуют использования системного подхода, междисциплинарности, конвергентности, межведомственности, учета межрегиональных и глобальных детерминант. С этих позиций проведена оценка существующих проблем, лимитирующих успехи в реализации проекта: суровых климатических условий, законодательного регулирования в регионе, слабой инфраструктурной освоенности территории, отсутствия нормальных логистических путей и крупных поселений, высоких экономических издержек освоения и т.д.

Кроме системного, при выполнении работы был использован аналитический метод выявления географических и экологических факторов научно обоснованной интерпретации правового статуса Арктики. Также был востребован сравнительный метод при оценке возможностей функционирования арктических судоходных линий и метод экстраполяции при переносе друг на друга сходных стратегий и программ развития Арктики. Применялся экстерналистский подход и, в частности, принцип учета антропологических последствий.

## Результаты и их обсуждения

**Сохранение природы Арктики и право.** Регион Арктики в общем понимании отождествляют с Крайним Севером – полярной областью Земли, включающей северные окраины Евразии и Северной Америки, практически весь Северный Ледовитый океан с островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов. Арктические страны же самостоятельно формулируют понятие «Арктика» и определяют границы своих Арктических зон. Климатический режим Арктики обусловлен низкими температурами высоких широт (до -60 °С зимой), а также высоким

альбедо – отражением тепла от снега, наста и льда. Арктические льды, которые наряду с антарктическими играют колоссальную роль в климатической системе всей планеты, до недавнего времени покрывали пространство почти 11 млн км<sup>2</sup>. Сегодня площадь льдов в Арктике уменьшилась более чем в два раза и продолжает снижаться.

Одновременно Арктика представляет собой уникальную единую экологическую систему с замедленной динамикой природных процессов, со сниженной способностью восстановления природных объектов, что позволяет относить ее к особо уязвимым экосистемам. Активную роль в попытках ее сохранить в условиях усиливающегося натиска техногенной цивилизации играет Arctic Council, созданный по инициативе Финляндии в 1996 г. на основе Оттавской декларации. В Совет вошли страны «Арктической пятерки», обладающие историческими правами на арктический сектор (Россия, США, Канада, Дания и Норвегия), а также остальные полярные страны – Исландия, Финляндия, Швеция. Кроме того, был создан институт наблюдателей Арктического Совета (Великобритания, Германия, Испания, Нидерланды, Польша и др.).

На уровне стратегического планирования Арктика признается уникальным регионом, требующим реализации специфических программ, включая мероприятия по сохранению ее хрупкой экосистемы. Так, в принимаемых Россией Концепциях долгосрочного социально-экономического развития и других политико-правовых документах традиционно предусматриваются специальные комплексы первоочередных мероприятий стратегического характера для Арктики [32], оценка будущих изменений климата [33], устранение экологического ущерба в условиях возрастающей экономической активности в регионе и глобальных изменений климата [34].

Аналогичные цели преследуют стратегии других Арктических государств. Однако если раньше (30–40 лет назад) акцент делался на консервацию природной среды Арктики, то сегодня – на применение новейших наукоемких стандартов экологического менеджмента, сохранение биоразнообразия, развитие альтернативной электроэнергетики, кооперацию с общинами коренных народов. Многие факты свидетельствуют о том, что особых успехов в экологоориентированном развитии Арктики достигла Норвегия, благодаря созданию инновационных научно-технологических комплексов и кластеров, разработке систем щадящего природопользования, введению в строй современных способов реагирования на чрезвычайные ситуации на море и т.д. Своеобразным полигоном для апробации новых методов поддержания устойчивого развития арктических территорий стал архипелаг Шпицберген, где ведутся исследования в области климатологии, метеорологии, гляциологии, популяционной экологии, генетики (создано хранилище семенного фонда растений) и др. В рамках экологического мониторинга загрязнения северных морей изучается проблема распространения пластика и влияния контаминаций на фауну и флору [35].

В то же время политика сохранения природы Арктики является недостаточно эффективной. Абстрагируясь от вопросов различной трактовки странами понятия «Арктика» и самостоятельного определения ими национальных арктических зон, а также недостаточно эффективного обмена результатами исследований между учеными и отставания технической базы экспедиционных исследований (нехватки ледоколов и специального оборудования), следует обратить внимание на несовершенство правового регулирования согласованной политики в Арктическом регионе.

В большинстве стран региона отсутствует единство морского и земельного законодательства, из-за чего ущемляются права коренных жителей Севера. Применительно к экологическим проблемам Арктики правовое регулирование часто носит фрагментарный характер, проявляющийся в том, что едва ли не каждый вопрос заставляет обращаться к отдельным нормам различных правовых актов. Возникают ситуации, когда отдельные аспекты охраны природной среды Арктики вообще выпадают из системы правового регулирования. Например, в России организация экологического мониторинга обеспечивается достаточно стабильным законодательством, но механизм устранения экологического ущерба до сих пор не обладает разработанной концептуальной основой [36].

Известны претензии российского экспертного сообщества и к законодательным актам, имеющим отношение к Арктической зоне страны. Они обычно концентрируются на внедрении правовых механизмов общего социального и экономического развития Арктических регионов, вопросы же экологии затрагиваются реже и лишь в рамочном формате [16]. Не случайно, одна из последних версий законопроекта 2017 г. вызвала заслуженную критику за отсутствие правового механизма реального, а не формального решения природоохранных задач в Арктической зоне, за отставание методологии экологической экспертизы и возмещения вреда окружающей среде [17].

**Природа как основной критерий установления границ континентального шельфа.** Конвенция ООН по морскому праву [37, ст. 137], четко очерчивает суверенные права любого государства в отношении ресурсов морского дна 200-мильной зоной. Однако есть исключение: в том случае, если шельф простирается далее, чем на 200 миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, в соответствии со статьей 76 Конвенция не ограничивает его ширину. При этом арктические страны, имеющие континентальный шельф, занимают не одинаковые позиции в отношении их границ. Если Канада, Дания и Россия отстаивают принцип максимизации своих претензий в Арктике и пытаются обосновать это документально, то, например, Норвегия добровольно самоустранилась от подобных геозкономических амбиций. Что же касается США, то они упомянутую выше конвенцию ООН по морскому праву до настоящего времени не ратифицировали, свои намерения в этом вопросе до сих пор четко не сформулировали и занимают в целом выжидательную позицию. Следует отметить, что и США, и Россия четко придерживаются положений Соглашения о разграничении морских пространств, заключенного в 1990 г. между СССР и США, хотя оно и не ратифицировано российской стороной [38], и в настоящее время в отношениях РФ и США по поводу разграничения арктических акваторий нет никаких существенных проблем.

Российские амбиции в отношении континентального шельфа во многом связаны с решением вопроса о генезисе подводных хребтов Ломоносова и Гаккеля, поднятий Менделеева–Альфа и Чукотского, а также расположившихся между ними котловин. Если страна представит убедительные аргументы продления континентального шельфа в сторону Северного полюса, то вместо 200 морских миль от береговой линии она сможет расширить границы своего континентального шельфа еще на 150 миль.

Международному органу по морскому дну Россией представлено соответствующее заключение о том, что упомянутые тектонические структуры являются центральным фрагментом древнего континента Арктида, соединявшего Евразию с Северной Америкой. В основу доказательной базы, изложенной, в частности, в статье «Geologic Structures of the Arctic Basin» [8], были положены многолетние геофизические изыскания в Северном Ледовитом океане ученых из Института океанологии и Санкт-Петербургского государственного университета. К аналогичному выводу еще в 1991 г. пришли немецкие специалисты, проводившие геофизические измерения на базе научно-исследовательского судна «Поларштерн».

При этом российская сторона делает основной акцент на хребет Ломоносова, простирающийся по дну Северного Ледовитого океана от Новосибирских островов до Гренландии и полярных владений Канады. По мнению некоторых экспертов, именно этот участок шельфа может оказаться более нефтегазоносным. Имеющиеся прогнозные данные Министерства природы России говорят о том, что в пределах Центрально-Арктических поднятий запасы условного топлива могут достигать 5 млрд т. Попутно заметим, что поддержка российской идеи крайне выгодна Канаде, поскольку хребет Менделеева составляет единое целое с хребтом Альфа, примыкающим к Канадскому Арктическому архипелагу. Нетрудно видеть, что в случае одобрения Комиссией ООН предложенной модели геологической эволюции Арктики от этого выиграет не только Россия, но и Канада с Данией за счет присоединения новых участков шельфа. Однако время может сыграть деструктивную роль в этом процессе, поскольку в случае гипотетического освобождения океана от арктических

льдов в пределах этих акваторий могут появиться добывающие платформы даже субтропических и тропических стран.

К этому следует добавить, что первая заявка в Комиссию ООН по границам континентального шельфа с научно обоснованной аргументацией включения в свою экономическую зону хребта Ломоносова и примыкающего к нему поднятия Менделеева была датирована еще 2001 г. Ее отклонение было мотивировано неубедительными доказательствами континентальной природы подводных тектонических структур и соответственно их принадлежности к Сибирскому шельфу. После проведения новых крупномасштабных полярных экспедиций по исследованию труднодоступных мест Арктического шельфа с использованием современного оборудования Россия в 2015 г. направила повторную заявку, сопроводив ее подробной анимационной картой рельефа дна с отметками глубин на всей акватории континентального шельфа, на который претендует Российская Федерация. Несмотря на отсутствие явных замечаний к представленной заявке, Комиссия ООН с окончательным решением не торопится.

Те или иные коррективы внешних границ континентального шельфа могут вносить и другие арктические страны. В этом случае политический характер проблемы усложнится, однако в любом варианте останутся безусловными следующие факты:

- подтвержденные и прогнозируемые запасы углеводородов в Арктике сосредоточены на шельфе в пределах 200-мильных исключительных экономических зон прибрежных государств;

- основная часть дна и недр Северного Ледовитого океана будет отнесена к континентальному шельфу пяти арктических стран (Дании, Канады, Норвегии, России и США) даже при отсутствии единодушия между ними в арктических делах;

- все возможные сценарии разграничения континентального шельфа не повлияют на временную приостановку использования глубоководных районов морского дна, привлекающих остальные страны.

**Судоходство.** Географические и экологические факторы стабилизации правового статуса Арктики во многом связываются с арктическим судоходством, в том числе с возможностями функционирования Северного морского пути и Northwest Passage of Canada.

Арктические государства до последнего времени крайне неохотно шли на обсуждение вопросов освоения Северного Ледовитого океана с участием каких-либо международных организаций, включая ООН (исключение – проблема континентального шельфа), равно как и на привлечение неарктических государств к решению проблем Арктики. Свое нежелание рассматривать вопросы политической принадлежности Арктики иначе как между собой, Россия, Канада, США, Дания, Норвегия предельно ясно сформулировали в 2008 г. в декларации, принятой по итогам конференции в Илулиссате (Гренландия). Ключевая фраза этой декларации звучит следующим образом: «no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean»\* [28]. Такое единодушие по другим вопросам у этих государств наблюдается крайне редко.

В настоящее время ни одна из арктических стран не претендует на какие бы то ни было территории и акватории других арктических государств в Северном Ледовитом океане. Проблемы есть только в разграничении континентального шельфа в Северном Ледовитом океане, но они к судоходству не относятся. Тем не менее еще встречается стойкое неприятие тезисов о том, что Северный морской путь и Northwest Passage являются не «мировым достоянием», а национальными водными артериями России и Канады.

Россия не одинока в стремлении максимально использовать географическую специфику Арктической зоны. Представляет интерес позиция Канады, которая лавирует между принципами секторального деления Арктики и интернационализации Арктики в морском бассейне севернее 200-мильной исключительной экономической зоны. Главная причина,

---

\* «нет необходимости разрабатывать новый всеобъемлющий международно-правовой режим для управления Северным Ледовитым океаном» [28].

видимо, состоит в том, что Канада опасается утратить исключительные права в отношении Северо-Западного прохода. Когда область арктического морского льда сократилась до минимального уровня, и Northwest Passage стал судоходным, правительство Канады тут же заявило, что этот проход принадлежит к ее территориальным водам.

Что касается Северного морского пути, то он также в 2012 г. официально провозглашен национальным водным маршрутом России, что подтверждено специальным федеральным законом [39]. Согласно ему, все заинтересованные страны имеют к нему равный доступ. Упомянутый закон ввел также новое понятие – «акватория Северного морского пути» и установил конкретные границы указанной акватории, западной границей которой являются меридиан мыса Желания и проливы Карские ворота и Маточкин Шар, а восточной – линия разграничения морских пространств с США и параллель Берингова пролива. При этом вполне очевидна связь размеров акватории Северного морского пути с неустраиваемыми природными факторами. Не случайно упомянутый федеральный закон возлагает на Россию функции по обеспечению безопасности мореплавания, сохранению и предотвращению загрязнения морской среды при плавании по акватории Севморпути. На администрацию Севморпути возложены обязанности по выдаче разрешений на плавание судов по маршруту, предоставление различного рода информации, организации системы радиосвязи и т.п.

Особо отметим экологическую составляющую использования Северного морского пути. К побережью морей Северного Ледовитого океана в пределах России выходят территории, принадлежащие к природным зонам тундры и арктических пустынь. Эти экосистемы чрезвычайно ранимы, их восстановление в случае экологических катастроф занимает десятки, если не сотни лет. На протяжении всего советского периода освоения Арктики экологическим проблемам внимания практически не уделялось. Вокруг каждого поселения, гарнизона или полярной станции накапливались свалки разнообразных отходов, большую часть которых составляла тара, использовавшаяся для доставки туда грузов (бочки из-под горюче-смазочных материалов, ящики, бутылки, банки и т.д.). Только в последние годы началась ликвидация этих свалок. Новые поселения и предприятия в Арктике строятся с соблюдением разработанных к настоящему времени экологических требований, но даже и сейчас происходят разнообразные экологические нарушения.

Можно уверенно прогнозировать, что увеличение числа морских судов, проходящих по Северному морскому пути, неизбежно приведет к росту экологической нагрузки на моря Северного Ледовитого океана и их побережья. Последствия этого могут быть достаточно тяжелыми, если учесть вероятность кораблекрушений с последующим разливом топлива, а в случае наливных судов – и разлива перевозимых ими жидких грузов, например, нефти и продуктов ее переработки, а также химического сырья.

С экологической проблемой можно связать и вопросы безопасности судоходства и спасательных работ. Необходимость повышать надежность плавания во многом определяется слабой гидрологической и гидрографической изученностью акватории Северного морского пути, особенно его восточной части, где небольшие глубины. На протяжении большей части пути суда должны маневрировать между льдами и мелководьем. Избегая столкновения с плавучими льдами, судно может сесть на мель. Для крупных судов проход вдоль побережий вообще невозможен – курс пролагается только на значительном расстоянии от берегов, а это означает приближение к зоне паковых льдов. Все это требует особой подготовки капитана и команды, а также обязательной ледокольной лоцманской проводки. Проводку судов по трассам Северного морского пути может обеспечить только Россия, и, естественно, в современных условиях, когда весь этот путь находится под российским контролем, такая проводка оплачивается. В случае признания Северного морского пути международным маршрутом проход через него, возможно, станет бесплатным, как по морским путям в других частях Мирового океана. Однако потребность в ледокольной и лоцманской поддержке морского движения в Северном Ледовитом океане останется неизменной, и за это платить все равно придется.

Отдельного внимания заслуживают вопросы организации спасательных работ в условиях Северного морского пути. Прежде всего необходимо учитывать температурный режим, характеристики снежного покрова, ледовую обстановку, сильные ветра и продолжительную полярную ночь. При этом трассы морских маршрутов проходят вдоль совершенно безлюдных территорий, где населенные пункты расположены в сотнях километров друг от друга. При небольших в целом объемах перевозок организация спасательных работ представляет большую сложность, а в случае же «интернационализации» и роста объемов движения по этому пути спасательные работы и медико-санитарное обеспечение прохода может превратиться в большую проблему. При этом расходы по созданию спасательных станций на побережье и островах морей Северного Ледовитого океана лягут на Россию, но заметных доходов эта деятельность вряд ли сможет принести. Рассчитывать на участие компаний-перевозчиков в создании таких станций не стоит, поскольку любые свои расходы эти компании будут относить на себестоимость и соответственно цену перевозок, которая и без того будет выше, чем при использовании традиционных маршрутов через Индийский, Атлантический или Тихий океаны.

Конечно, спасательные станции могут использоваться в своих целях разными ведомствами (Министерством по чрезвычайным ситуациям, Министерством транспорта, Министерством обороны и др.), но от этого их сооружение и содержание не станут дешевле. Каждая такая станция должна иметь в своем распоряжении несколько вертолетов и самолетов, с дежурящими по сменам летчиками, обслуживающим авиатехнику и аэродром (вертолетную площадку) персоналом. Они должны располагать собственной гидро-метеорологической службой, а также техникой для расчистки от снега взлетно-посадочных полос или вертолетных площадок, иметь посменную спасательную группу с соответствующим оборудованием, мобильную медицинскую группу, дежурящую посменно и оснащенную специализированным оборудованием вплоть до хирургического, а также радиолокационную группу, обеспечивающую слежение за морскими и воздушными судами, находящимися в зоне ответственности данной станции, и т.д. Если же в состав таких станций включать, например, суда на воздушной подушке или просто морские суда, то это потребует еще и организации собственного портового хозяйства.

Нетрудно сделать вывод, что такая спасательная станция будет обладать численностью персонала в несколько десятков, если не сотен, человек и представлять собой целый поселок. При этом погодные условия в Арктике таковы, что нередко авиация неделями не может подняться в воздух по метеоусловиям, а суда месяцами не могут выйти в море из-за льдов, и если кораблекрушение произойдет в сложное с точки зрения погодных условий время, то и пользы от спасательной станции не будет. Первая же неизбежная катастрофа с замерзшим иностранным контейнеровозом или танкером приведет к резкому спаду интереса к транзитному использованию Северного морского пути, а две-три такие катастрофы сделают его использование невозможным. В 2017 г. утверждалось, что вдоль трассы Севморпути создаются девять центров экстренного реагирования, которые будут расположены от Чукотки до Баренцева моря [40], но по состоянию на начало 2023 г. о создании хотя бы одного такого центра в центральной и восточной частях Северного морского пути, самых сложных с точки зрения навигационных условий, не сообщалось.

Следует учитывать также, что заход большей части судов, ныне использующихся в мировой морской торговле, в порты, расположенные на Северном морском пути, невозможен в силу их мелководности. Моря, через которые проходит трасса СМП, относятся к шельфовым, их глубины в прибрежных акваториях очень малы. В пределах акваторий Северного морского пути находится всего пять портов – Сабетта, Диксон, Хатанга, Тикси и Певек. В качестве порта Севморпути можно рассматривать порт Дудинка, расположенный в нижнем течении р. Енисей, но юридически этот порт в состав СМП не входит. Если учитывать все шесть портов, то на один приходится примерно тысяча километров этого пути.

Большая часть современных торговых судов просто не сможет заходить в четыре из шести этих портов. Характеристики стандартного «панамакса», самого распространенного в

настоящее время типа морских торговых судов, следующие: максимальная осадка 12 м, длина 294.1 м, ширина 32.3 м. Сведения о навигационных характеристиках портов Северного морского пути приведены в таблице.

**Таблица**

Навигационные характеристики портов Северного морского пути

**Table.** Navigational characteristics the Northern Sea Route's ports

Порт	Максимальная осадка судна	Максимальная длина судна	Максимальная ширина судна
Сабетта	12	315	50
Диксон	8	100	20
Дудинка	11.8	260	32.2
Хатанга	4.17	136	17.5
Тикси	3.9	130	15.8
Певек	9	172	24.6

Составлено по: [41].

Для захода судов типа «панамакс» пригодны два порта из шести – Сабетта и Дудинка. При этом порт Сабетта специально построен под габариты этих крупных судов, но его глубины и подходы к порту обеспечиваются за счет дорогостоящих и сложных гидротехнических работ. Оба порта являются специализированными, через Сабетту вывозится сжиженный природный газ, порт Дудинка работает на обеспечение потребностей концерна «Норильский никель». Другими словами, заход морских торговых судов, следующих транзитом по Северному морскому пути, в большую часть его портов физически невозможен. Проведение же гидротехнических работ, аналогичных или близких по объему к работам, проводимым в порту Сабетта (строительство подходного морского канала и др.), для остальных портов Севморпути вряд ли осуществимо. Существуют планы строительства новых арктических портов и расширения существующих, но это требует огромных ресурсов. Предшествующий опыт строительства и развития портов Северного морского пути просто игнорируется. Таким образом, мелководность арктических морей также можно рассматривать как природный ограничитель судоходства в Северном Ледовитом океане. Это касается как торгового мореходства в целом, так и спасательных операций в частности.

Если судно потерпит крушение на трассе СМП, то путь спасательного судна может достигать сотен километров, т.е. чаще всего морская спасательная операция будет просто бессмысленной. Экипаж потерпевшего крушение судна можно эвакуировать с помощью авиации, но следует иметь в виду, что судно и груз будут потеряны. Доставить судно, потерпевшее крушение или просто потерявшее ход, к берегу будет невозможно, особенно в сложных ледовых или погодных условиях.

Исходя из вышеизложенного представляется, что придание Северному морскому пути международного статуса вряд ли сможет помочь в решении сложного комплекса проблем спасательных операций. Скорее, появятся новые задачи как для России, так и для других государств, суда которых, предположительно, будут проходить по этому пути. Вполне уверенно можно утверждать, что в пределах прогнозируемого будущего Северный морской путь должен сохранять свой статус национальной водной коммуникации России. В то же время все заинтересованные страны могут иметь равный доступ к упомянутым морским направлениям.

**Рыболовство и права коренных жителей Арктики.** Проблемы регулирования арктического рыбного промысла ассоциируются не только с исключительными экономическими зонами прибрежных государств, но и с центральным бассейном Северного Ледовитого океана. Фактическое отсутствие в нем правил регулирования объясняется природными причинами: акватория находилась под покровом многолетних льдов, полностью исключавших саму возможность рыбного промысла. Намечившееся в начале XXI в. освобождение

дение ото льда значительных площадей обнажило потребность в утверждении правового режима рыбного промысла [31].

Казалось бы, такой режим должен регулироваться положениями Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) 1982 г. [37], а также Продовольственной и сельскохозяйственной организации (FAO), в чьей компетенции находятся вопросы регулирования указанного режима. Кстати, UNCLOS вообще служит основополагающей правовой основой для управления Мировым океаном. Согласно статье 56 Конвенции, страны обладают суверенными правами на эксплуатацию живых ресурсов и управление ими в пределах их исключительной экономической зоны. Однако эти документы, во-первых, не содержат конкретных разъяснений, относящихся, например, к запасам и миграции рыбы, а также к расширению видового разнообразия в условиях арктического потепления, во-вторых, не имеют внятной нормативной базы и указания институтов международного регулирования и контроля.

Мало отвечают конкретике центрального бассейна Северного Ледовитого океана и положения принятого в 1995 г. (в развитии Конвенции ООН) соглашения о сохранении трансграничных рыбных запасов и ресурсов далеко мигрирующих рыб и управлении ими. Что же касается региональных организаций и договоренностей по регулированию рыболовства The North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC) или The North Atlantic Salmon Conservation Organization (NASCO), то их юрисдикция также не распространяется на центральный бассейн Северного Ледовитого океана. Их малоэффективные миссии состоят в том, чтобы посредством консультаций и сотрудничества способствовать сохранению, восстановлению, увеличению и рациональному управлению запасами лосося в пределах локальных участков океана.

Ни один международно-правовой документ (включая упомянутую Конвенцию) по морскому праву не содержит четких понятий «управление рыболовством» и «управление морскими водными биоресурсами». Между тем в условиях Арктики они приобретают особый смысл, так как планы управления рыболовством должны обеспечивать устойчивость запасов для коренного северного населения, для которого рыболовство и охота на морского зверя являются основой жизни. В 2014 г. Канада анонсировала именно такой план, ориентированный на защиту 800 тыс. км<sup>2</sup> моря Ботфорта и обеспечение потребностей местного населения.

Отсутствие единого, всеобъемлющего правового режима рыболовства в Арктике способствует распространению нерегулируемого и, в сущности, противозаконного рыбного промысла [42]. Это обстоятельство лишний раз напоминает о необходимости совершенствования механизма рыболовства в Северном Ледовитом океане, в том числе в его центральном бассейне, где сохраняется ледовое покрытие.

С известной долей условности можно утверждать, что в течение столетий Арктика принадлежала коренным народам, населявшим циркумполярные пространства. И сегодня в северных странах есть народы, признаваемые первыми жителями Арктики. По мере освоения высоких широт аборигенное население стало играть третьестепенную роль в использовании северных территорий. Так, заключая в 1825 г. российско-британскую Конвенцию, две империи делили свои арктические владения (по секторальному принципу) без каких бы то ни было консультаций с местными жителями. Подобный подход был использован и при продаже Аляски США в 1867 г., в результате чего территории расселения некоторых арктических народов (например, алеутов) оказались разделенными между разными государствами. Определенный прогресс в этом отношении наметился с принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., регулирующей морское право, делимитацию морских пространств между государствами. Если внимательно посмотреть на предмет регулирования Конвенции, можно сделать вывод о том, что арктическая территория и ее население уже не исключается из регулирования. Например, Конвенция не исключает права арктического государства ограничивать судоходство в своей исключительной экономической зоне, если этого требует, например, защита окружающей среды (естественно,

с учетом интересов местного населения). Однако этого ограничения, на наш взгляд, недостаточно. Следует помнить о том, что, например, обеднение ихтиофауны северных морей (в том числе за пределами экономической зоны) в состоянии негативно сказаться на производственном балансе коренных жителей Арктики.

### Заключение и выводы

Устойчивое развитие Арктики, как одного из эпицентров мировой геополитики и перспективного региона природопользования, нуждается в более четком международно-правовом режиме, особенно в связи с обостряющейся конкуренцией за доступ к ее ресурсам. Такой режим, по мнению авторов, должен также учитывать специфику Арктики, ее природные и экологические особенности.

Вместе с тем звучащая в последние годы концепция интернационализации Арктики фактически игнорирует присущие этому региону очевидные исторические, географические и экологические особенности. При всей множественности высказываемых мнений, Арктику, в отличие от Антарктики, вряд ли правомерно рассматривать в качестве «общего наследия человечества». На наш взгляд, невозможно абстрагироваться от экзистенциальных прав пяти арктических государств (Дании, Канады, Норвегии, России и США) по контролю правового режима и поддержанию экологической стабильности в Арктике. Частично такие права можно было бы узаконить путем введения в Арктике *специальных региональных режимов* в соответствии с Программой региональных морей ЮНЕП [43]. Такие режимы могли бы в определенной мере обеспечить общие для арктических государств интересы и цели. Следует учитывать также то, что природные, экономические, экологические, исторические факторы препятствуют и будут препятствовать внедрению в Арктику неарктических государств.

Правительствам же арктических стран, их жителям, включающим представителей коренных народов Арктики, следует еще более осознанно организовывать свою деятельность, соотнося ее с природными условиями и факторами.

«Северный полярный купол» Земли является таковым не только для природы, но и для человечества. Очень хорошая иллюстрация этого утверждения – эмблема Организации Объединенных Наций, на которой изображен земной шар со стороны Северного полюса. Этот «купол» ныне находится в более или менее равновесном состоянии, меняясь главным образом под воздействием происходящих внутри него как природных, так и общественных процессов. Каждое из арктических государств осваивало свои северные владения сотни лет. Но стороннее вмешательство может легко разрушить хрупкую конструкцию этого «купола», что повлечет за собой негативные последствия не только для Арктики, но и для всей остальной планеты.

### Литература

1. О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033> (дата обращения: 02.01.2023).
2. Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future / Government of Canada, Ottawa. 2009. 48 pp. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.uaf.edu/caps/resources/policy-documents/canada-northern-strategy-2009.pdf> (дата обращения: 02.01.2023).
3. Jans J.H., Vedder H.B. European Environmental law. Groningen, The Netherlands. 2008. 496 p.
4. National Strategy for the Arctic region. May 2013. United States Government. Washington D.C. 13 pp. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> (дата обращения: 02.01.2023).
5. Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020. Ministry of Foreign Affairs. 2011. 59 pp. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://arctic-council.org/news/denmark-greenland-and-faroe-islands-adopt-new-strategy-for-the-arctic-for-2011-2020/> (дата обращения: 02.01.2023).

6. Norway's Arctic Strategy – between geopolitics and social development. Published by: Norwegian Ministry of Foreign Affairs. Oslo, 2017. 39 pp. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.arcus.org/events/arctic-calendar/27889> (дата обращения: 02.01.2023).

7. Макагон А.В. Основные концепции, коллизии и правовые основания международного режима Арктики // Океанский менеджмент. 2019. № 1 (4). С. 4–10.

8. Geologic Structures of the Arctic Basin. Springer International Publishing AG. Springer, Cham. 2019. 375 pp. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.amazon.com/Geologic-Structures-Arctic-Alexey-Piskarev-eb-ook/dp/B07DNQJ9LQ> (дата обращения: 02.01.2023).

9. Цикл углерода в Арктических морях России. М.: Наука, 2001. 300 с.

10. Ледяные образования морей Западной Арктики. СПб.: ААНИИ, 2006. 272 с.

11. Научные исследования в Арктике. Т. 2. Климатические изменения ледяного покрова морей Евразийского шельфа. СПб.: Арктический и антарктический научно-исследовательский институт, 2007. 158 с.

12. Gladkiy Yu.N., Sukhorukov V.D., Grigor'ev A.A., Paranina A.N. History and geography of the Russian Arctic in the domestic travelogue, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, 625(1), (2021). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.researcher-app.com/paper/6740458> (дата обращения: 02.01.2023).

13. Мартынов В.Л., Кузин В.Ю. Границы Арктики и границы в Арктике // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. 2018. № 2 (16). С. 4–17.

14. Боярский П. В. и др. История освоения полярного архипелага Новая Земля / под общ. ред. П.В. Боярского. М.: Рос. НИИ культуры. и природ. наследия им. Д.С. Лихачева, 2005. 256 с.

15. Мартынов В.Л. Холодная война в Северном Ледовитом океане: войска ПВО страны в Арктике: 50-е – 90-е годы // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки, 2015. № 1(4). С. 75–85.

16. Хлуденева Н.И. Перспективы развития правовой охраны Арктических экосистем // Журн. российского права. 2015. № 11. С. 114–122.

17. Боголюбов С.А., Краснова И.О. Право и спасение природы российской Арктики // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 6 (9). С. 177–188.

18. Белов М.И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века. М.: Морской транспорт, 1956. 592 с.

19. Пинхенсон Д.М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. М.: Морской транспорт, 1962. 766 с.

20. Проблемы Северного морского пути. М.: Наука, 2006. 581 с.

21. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Особенности и проблемы судоходства по Северному Морскому пути // География в школе. 2020. № 7. С. 3–17.

22. Gladkiy Yu.N., Sukhorukov V.D., Eidemiller K.Yu., Almazova-Ilyina A.B. Cross-polar transit potential of Russia: what prevents its implementation? IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2021, IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. Vol. 816(1). Article 012005 [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.researchgate.net/publication/353363145> (дата обращения: 02.01.2023).

23. Лукин Л.Р. Морские млекопитающие российской Арктики: эколого-фаунистический анализ. Екатеринбург: УрО РАН, 2009. 202 с.

24. Barnes R.A., International Regulation of Fisheries Management in Arctic Waters // International Regulation of Fisheries Management in Arctic Waters. (2011). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3676485](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3676485) (дата обращения: 02.01.2023).

25. Côté, F., Dufresne, R. “The Arctic: Canada’s Legal Claims”. Ottawa: Parliamentary Information and Research Service. Publication PRB 08-05E. 24 October 2008. p. 3-4. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://web.archive.org/web/20160306021307/http://www.lop.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-e.htm> (дата обращения: 02.01.2023).

26. Larchenko L. V. Restructuring of the economy of resource-extracting regions of the Russian North and the Arctic as a necessary condition for sustainable territorial // IOP Conference Series: International Conference on Scientific and Technical Findings of the Arctic Exploration: 2021. Vol. 678(1). [Электронный ресурс.] Режим доступа: <https://publications.hse.ru/chapters/524065621> (дата обращения: 02.01.2023).

27. The Illulissat Declaration. Arctic Ocean Conference, Greenland, May 27-29, 2008. [Электронный ресурс] Режим доступа: [http://12.oceanlaw.org/downloads/arctic/Illisat\\_declaration.pdf](http://12.oceanlaw.org/downloads/arctic/Illisat_declaration.pdf) (дата обращения: 02.01.2023).

28. On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation regarding state regulation of merchant shipping in the waters of the Northern Sea Route. Federal Law of the Russian Federation of 28.07.2012. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.prilib.ru/en/node/351912> (дата обращения: 02.01.2023).

29. Bennett, M. The Northwest Passage against the Northern Sea Route. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2011/08/19/the-northwest-passage-versus-the-northern-sea-route/> (дата обращения: 02.01.2023).

30. Загорский А.В. Интернационализация Арктики: тезисы к заседанию ученого совета ИМЭМО РАН 24.10.2012. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.imemo.ru/files/File/ru/sc/2012/24102012\\_tez.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/sc/2012/24102012_tez.pdf) (дата обращения: 02.01.2023)

31. The United Nations. The 1982 Convention on the Law of the Sea. Part V - Article 56 of the Exclusive Economic Zone. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) (дата обращения 02.01.2023).

32. Распоряжение Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/25150/> (дата обращения: 02.01.2023).
33. Распоряжение Правительства РФ от 03.09.2010 № 1458-р «Об утверждении Стратегии деятельности в области гидрометеорологии и смежных с ней областях на период до 2030 года (с учетом аспектов изменения климата)». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://government.ru/docs/25150/> (дата обращения: 02.01.2023). Указ Президента РФ от 19.04. 2017. № 176 «О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41879> (дата обращения: 02.01.2023).
34. The Norwegian Government High North Strategy. Norwegian Ministry for Foreign Affairs. 2017. 76 p.
35. Правовое регулирование возмещения экологического вреда: научно-практическое пособие. М.: ИНФРА-М, 2020. 368 с.
36. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (10.12.1982, с изм. от 23.07.1994) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://sudact.ru/law/konventsiaa-organizatsii-obedinennykh-natsii-pomorskomu-pravu/> (дата обращения: 02.01.2023).
37. Agreement between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the maritime boundary, 1 June 1990. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/USA-RUS1990MB.PDF> (дата обращения: 02.01.2023).
38. Федеральный закон от 28.07.2012 г. № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (дата обращения: 02.01.2023).
39. Краснополюский Б.Х. Тихоокеанская Арктика: современное состояние и возможные направления развития // Регионалистика. 2017. № 4. С. 29 – 39.
40. Порты России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/portyi\\_rf.html](https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html) (дата обращения: 02.01.2023).
41. Muir M. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the Circumpolar Arctic // Arctic. 2010. N 63. P. 373–378.
42. UNEP. Regional Seas Program. United Nations Environment Programme (1974). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/regional-seas-programme> (дата обращения: 02.01.2023).

## References

1. On the strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2035. Available online: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033>. (accessed on 02 January 2023) (In Russian)
2. Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future / Government of Canada, Ottawa. 2009. - 48 pp. Available online: <https://www.uaf.edu/caps/resources/policy-documents/canada-northern-strategy-2009.pdf> (accessed on 02 January 2023)
3. Jans, J.H.; Vedder, H.B. European Environmental law. Groningen, The Netherlands. 2008; 496 p.
4. National Strategy for the Arctic region. May 2013. United States Government. Washington D.C. 13 pp. Available online: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> (accessed on 02 January 2023)
5. Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020. Ministry of Foreign Affairs. 2011. 59 p. Available online: <https://arctic-council.org/news/denmark-greenland-and-faroe-islands-adopt-new-strategy-for-the-arctic-for-2011-2020/>. (accessed on 02 January 2023)
6. Norway's Arctic Strategy – between geopolitics and social development. Published by: Norwegian Ministry of Foreign Affairs. Oslo, 2017. 39 pp. Available online: <https://www.arcus.org/events/arctic-calendar/27889> (accessed on 02 January 2023)
7. Makagon, A.V. Basic concepts, conflicts and legal foundations of the international Arctic regime. *Okeanskii menedzment*. 2019, 1(4), 4 – 10 (In Russian)
8. Geologic Structures of the Arctic Basin. Springer, Cham. 2019. 375 pp. Available online: <https://www.amazon.com/Geologic-Structures-Arctic-Alexey-Piskarev-ebook/dp/B07DNQJ9LQ> (accessed on 02 January 2023)
9. Carbon cycle in the Arctic seas of Russia. Nauka: Moscow, Russia. 2001; 300 p. (In Russian).
10. Ice formations of the seas of the Western Arctic. Arctic and Antarctic Research Institute: St Petersburg, 2006; 272 p. (In Russian)
11. Scientific research in the Arctic. Vol.2. Climatic changes in the ice cover of the seas of the Eurasian shelf. Arctic and Antarctic Research Institute: St Petersburg; Russia, 2007; 158 p. (In Russian)
12. Gladkiy, Yu.N.; Sukhorukov, V.D.; Grigor'ev, A.A.; Paralina, A.N. History and geography of the Russian Arctic in the domestic travelogue. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2021, 625(1). Available online: <https://www.researcher-app.com/paper/6740458> (accessed on 02 January 2023) (in Russian)

13. Martynov, V.L.; Kuzin, V. Yu. The boundaries of the Arctic and the boundaries in the Arctic. *The Arctic: XXIX-century, Gumanitarnye nauki*. 2018, 2(16), 4 – 17 (In Russian)
14. Boyarsky, P.V. et al. The history of the development of the Novaya Zemlya polar archipelago. Russian Institute of the Natural and Culture Heritage: Moscow, Russia, 2005, 256 p. (In Russian)
15. Martynov, V.L. «Cold war» in the Arctic Ocean: the troops of Air Defense in the Arctic region (1950's – 1990's). *The Arctic: XXI century, The Humanities*, 2015, 1(4), 75–85. (In Russian)
16. Khludeneva, N.I. Prospects for the development of legal protection of the Arctic ecosystems. *Zhurnal rossijskogo prava*. 2015, 11, 114–115. (In Russian)
17. Bogoliubov, S.A.; Krasnova, I.O. Law and Nature Conservation of the Russian Arctic. *Aktual'nyye problemy rossijskogo prava*. 2018, 6(9), 177–188. (In Russian)
18. Belov, M.I. Arctic navigation from ancient times to the middle of the XIX century. Morskoy transport: Moscow, Russia, 1956, 592 p. (In Russian)
19. Pinhenson D.M. The problem of the Northern Sea Route in the era of capitalism. Morskoy transport: Moscow, Russia, 1962, 766 p. (In Russian)
20. Problems of the Northern Sea Route. Nauka: Moscow, Russia, 2006, 581 p. (In Russian)
21. Martynov, V.L.; Sazonova, I. Ye. Features and problems of navigation along the Northern Sea Route. *Geografija v shkole*. 2020, 7, 3–17. (In Russian)
22. Gladkiy, Yu.N.; Sukhorukov, V.D.; Eidemiller, K.Yu.; Almazova-Ilyina, A.B. Cross-polar transit potential of Russia: what prevents its implementation? In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*. 2021, 816(1), Article 012005. Available online: <https://www.researchgate.net/publication/353363145>(accessed on 02 January 2023)
23. Lukin, L.R. Marine mammals of the Russian Arctic: ecological and faunal analysis. Ural Branch of Russian Academy of Sciences: Yekaterinburg. 2009; 202 p. (In Russian)
24. Barnes, R.A. International Regulation of Fisheries Management in Arctic Waters. In *International Regulation of Fisheries Management in Arctic Waters*. 2011 Available online: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3676485](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3676485) (accessed on 02 January 2023)
25. Côté, F.; Dufresne, R. “The Arctic: Canada’s Legal Claims”. Ottawa: Parliamentary Information and Research Service. Publication PRB 08-05E. 24 October 2008. p. 3-4. Available online: <https://web.archive.org/web/20160306021307/http://www.lop.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/prb0805-e.htm> (accessed on 02 January 2023)
26. Larchenko, L.V. Restructuring of the economy of resource-extracting regions of the Russian North and the Arctic as a necessary condition for sustainable territorial. In *IOP Conference Series: International Conference on Scientific and Technical Findings of the Arctic Exploration*: 2021, 678(1), Article 012018. Available online: <https://publications.hse.ru/chapters/524065621> (accessed on 02 January 2023)
27. The Ilulissat Declaration. Arctic Ocean Conference, Greenland, May 27-29, 2008. Available online: [http://2.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulis at declaration.pdf](http://2.oceanlaw.org/downloads/arctic/Ilulis%20at%20declaration.pdf) (accessed on 02 January 2023).
28. On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation regarding state regulation of merchant shipping in the waters of the Northern Sea Route. Federal Law of the Russian Federation of 28.07.2012 Available online: <https://www.prlib.ru/en/node/351912> (accessed on 02 January 2023)
29. Bennett, M. The Northwest Passage against the Northern Sea Route. Available online: <https://www.rcinet.ca/eye-on-the-arctic/2011/08/19/the-northwest-passage-versus-the-northern-sea-route> (accessed on 02 January 2023)
30. Zagorskii, A.V. Internationalization of the Arctic. Abstracts for the meeting of the IMEMO RAS Academic Council on 24.10. 2012. Available online: [https://www.imemo.ru/files/File/ru/sc/2012/24102012\\_tez.pdf](https://www.imemo.ru/files/File/ru/sc/2012/24102012_tez.pdf) (accessed on 02 January 2023) (In Russian)
31. The United Nations. The 1982 Convention on the Law of the Sea. Part V - Article 56 of the Exclusive Economic Zone. Available online: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf) accessed on 02 January 2023)
32. Decree of the Government of the Russian Federation No. 1662-r dated 17.11.2008 “On the Concept of long-term socio-economic development of the Russian Federation for the period up to 2020”. Available online: <http://government.ru/info/6217/> (accessed on 02 January 2023) (In Russian)
33. Decree of the Government of the Russian Federation No. 1458-r dated 03.09.2010 “On approval of the Strategy of activities in the field of hydrometeorology and related areas for the period up to 2030 (taking into account aspects of climate change)”. Available online: <http://government.ru/docs/25150/> (accessed on 02 January 2023) (In Russian)
34. Decree of the President of the Russian Federation No. 176 dated 04/19/2012 “On the Strategy of Environmental Safety of the Russian Federation for the period up to 2025”. Available online: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/41879> (accessed on 02 January 2023) (In Russian)
35. The Norwegian Government High North Strategy. Norwegian Ministry for Foreign Affairs. 2017. 76 p.
36. Legal regulation of environmental damage compensation: a scientific and practical guide. Infra M Publishing: Moscow. 2020. 368 p. (In Russian)
37. United Nations Convention on the Law of the Sea (concluded in Montego Bay on 10.12.1982, with amendments. dated 23.07.1994). Available online: <https://sudact.ru/law/konventsiiia-organizatsii-obedinennykh-natsii-po-morskomu-pravu/> (accessed on 02 January 2023) (In Russian)

38. Agreement between the United States of America and the Union of Soviet Socialist Republics on the maritime boundary, 1 June 1990. Available online: <https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/USA-RUS1990MB.PDF> (accessed on 02 January 2023)

39. Federal Law No. 132-FZ dated 28.07.2012 “On Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation Regarding State Regulation of Merchant Shipping in the Waters of the Northern Sea Route”. Available online: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/35786> (accessed on 02 January 2023) (In Russian)

40. Krasnopolsky, B.H. Pacific Arctic: current state and possible directions of development. *Regionalistika*. 2017, 4, 29 – 39. (In Russian)

41. Ports of Russia. Available online: [https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/portyi\\_rf.html](https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/portyi_rf.html) (accessed on 02 January 2023) (In Russian)

42. Muir, M. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the Circumpolar Arctic. *Arctic*. 2010, 63, 373-378.

43. UNEP. Regional Seas Program. United Nations Environment Programme (1974) Available online: <https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/regional-seas-programme> (accessed on 02 January 2023)

Статья поступила в редакцию 28.01.2023; одобрена после рецензирования 17.04.2023; принята к публикации 21.04.2023.

The article was submitted 28.01.2023; approved after reviewing 17.04.2023; accepted for publication 21.04.2023.

