

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 338.47

Серов Александр Дмитриевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Северный морской путь в контексте Арктической политики России

Аннотация. Арктический регион обладает неоспоримо ценным ресурсным потенциалом. Его последовательное, разумное освоение позволяет обеспечивать национальную безопасность Российской Федерации, удовлетворять ее национальные интересы. Национальной транспортной коммуникацией в контексте арктической политики выступает Северный морской путь. В статье обосновывается, что инфраструктура Северного морского пути и его предназначение были определены еще исторически. Исходя из международно-правового подхода к формированию обычных норм, а также руководствуясь острой необходимостью полноценного регулирования правового статуса и режима использования Северного морского пути, Российская Федерация в текущее время предпринимает активные действия для принятия необходимых правовых норм для регламентации отношений в данной области отношений. Учитывая стратегическую важность Северного морского пути в приарктических территориях, иностранные государства все чаще обращаются к вопросу интернационализации данной акватории, прежде всего, для целей обеспечения беспрепятственного судоходства. Автор статьи приходит к выводу, что подобный подход не только негативно отразится на состоянии морских территорий, но и может отрицательно повлиять на обеспечение национальной безопасности Российского государства. В статье также находит подтверждение мысль о необходимости разработки и принятия в ближайшей перспективе Арктического кодекса Российской Федерации, который станет тем единственным юридическим документом, где также будут predeterminedены порядок и условия использования Северного морского пути. Подчеркивается необходимость последовательной разработки федеральных стандартов, которые будут определять качество жизни людей на арктических территориях, что весьма важно в контексте защиты коренных народов. В заключительной части отмечается, что исследования и разработки в области регулирования Северного морского пути имеют чрезвычайно масштабную разнонаправленность, в связи с этим

необходимо продолжать изучение и выявление проблем в данной области отношений, что несомненно положительным образом повлияет на охрану и обеспечение национальной безопасности государства.

Ключевые слова: Арктический регион; Арктическая политика; Северный морской путь; национальные интересы; национальная безопасность; транспортная коммуникация; акватория; морские территории.

Aleksandr D. Serov,
Russian University of Transport (MIIT)

The Northern Sea Route in the Context of Russia's Arctic Policy

Abstract. The Arctic region has an undeniably valuable resource potential. Its consistent, reasonable development allows ensuring the national security of the Russian Federation and satisfying its national interests. The Northern Sea Route acts as a national transport communication in the context of Arctic policy. The current paper has substantiated that the infrastructure of the Northern Sea Route and its purpose are determined historically. Based on the international legal approach to the formation of customary norms, as well as the urgent need for full regulation of the legal status and mode of use of the Northern Sea Route, the Russian Federation is currently taking active steps to adopt the necessary legal norms to regulate relations in this area of relations. Due to the strategic importance of the Northern Sea Route in the Arctic territories, foreign countries are increasingly turning to the issue of internationalization of this water area, primarily to ensure unimpeded navigation. There has been concluded that such an approach will not only negatively affect the state of the sea territories but may also negatively affect the national security of the Russian state. There has been also confirmed the idea of the necessity to develop and adopt the Arctic Code of the Russian Federation, which will become the only legal document that will also predetermine the procedure and conditions for using the Northern Sea Route. There has been emphasized the need for consistent development of federal standards that will determine the quality of life of people in the Arctic territories, which is very important in the context of protecting indigenous peoples. Finally, there has been concluded that research and development in regulation of the Northern Sea Route have an extremely large-scale diversity, that is why it is necessary to continue studying and identifying problems in this area of relations, which will undoubtedly have a positive impact on the protection and provision of national security of the state.

Keywords: Arctic region; Arctic policy; the Northern Sea Route; national interests; national security; transport communications; water area; sea territories.

В настоящее время Российская Федерация заинтересована в активном и в то же время разумном освоении и использовании территорий Арктического региона. Согласно официальным данным, владения России в Арктике превышают отметку в 3 млн кв. км, что составляет примерно пятую часть от всей территории России. В настоящее время Арктика позволяет добывать множество полезных ископаемых, пополнять запасы природных ресурсов и это при том, что почти треть площади Арктики на законных основаниях принадлежит именно российскому сектору [URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Учитывая важность и практическую значимость разумного потребления природных ископаемых, а также не оспаривая стратегическую необходимость охраны Арктического региона, в Российской Федерации, начиная с 2010 г., регулярно проводится Международный арктический форум [URL: <https://forumarctica.ru/> (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. С научно-практической точки зрения, данный форум является крупнейшей площадкой, где зарубежные партнеры России могут обсуждать актуальные проблемы и перспективные направления развития Арктики. Неоднократно на форуме повышенное внимание уделялось вопросам освоения Северного морского пути (далее — СМП, Севморпуть).

Еще в 2019 г., до начала усиленного санкционного давления на Россию со стороны стран Запада, прослеживались неоднозначные тенденции конвенционального обустройства СМП. В подавляющем большинстве именно западные государства были заинтересованы в установлении свободного судоходства по Севморпути. При этом было очевидно, что допуск в акваторию северных морей сил недружественных государств, особенно военного характера, с большой долей вероятности создал бы существенные проблемы для Российской Федерации, которая заинтересована не только в последовательном освоении Арктического региона, но и преследует цель эффективного обеспечения безопасности государства. Вопросы рационального и юридически обоснованного использования Севморпути обладают особой научной и прикладной значимостью в XXI в. Кроме того, обустройство СМП представляет национальный интерес для России, которая нуждается в качественном и полноценном юридическом обеспечении СМП, что позволит максимально рационально, качественно и эффективно пользоваться его возможностями.

Учитывая сказанное, целесообразно подробнее остановиться на специфике регламентации СМП в направлении освоения Арктического региона, в целях освещения и упорядочивания которой в рамках настоящего научного исследования выделено три содержательных блока.

1. *Отдельные аспекты правового регулирования Северного морского пути*

СМП в настоящее время — это единственная транспортная магистраль, благодаря которой географическое положение Российской Федерации выглядит максимально выгодным на фоне других государств. С экономико-правовой точки зрения СМП — значимая судоходная магистраль суммарной протяженностью более 5,6 тыс. км. Фундаментальная цель обустройства и разумного использования Севморпути состоит в том, чтобы наладить регулярное транспортное сообщение, без которого сложно вести речь о целостном освоении Арктического региона. Кроме того, СМП может рассматриваться как удобный географический маршрут, соединяющий регионы Дальнего Востока и европейскую часть РФ.

Руководствуясь положениями ст. 14 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне РФ» (далее — Федеральный закон № 155-ФЗ), отметим, что СМП объединяет акваторию вдоль побережья страны, исключительную экономическую зону, внутренние морские и территориальные воды. Также в упомянутой статье законодатель определяет Севморпуть как исторически сложившуюся транспортную коммуникацию. В свете сказанного, подчеркнем, что в рамках российского правового поля Севморпуть не может рассматриваться как изолированная территория. Иными словами, определение СМП как национальной коммуникации не может расцениваться как императивный запрет на его использование иностранными судами. Подтверждение своим рассуждениям находим в трудах В. Г. Егорова и Н. В. Лопаткиной, по мнению которых «в России делается многое для того, чтобы обеспечить благоприятные условия его [СМП — прим. авт.] функционирования» [6, стр. 23]. Обоснованным нам представляется утверждение В. С. Чернеги, отмечающего, что упомянутый нами выше Федеральный закон № 155-ФЗ «впервые в советском и российском законодательстве определял правовой режим СМП» [12, стр. 38].

Опираясь на рассуждения отечественных исследователей, подчеркнем, что СМП изначально рассматривался не как акватория, а как целостная совокупность разнообразных трасс [6; 12]. В буквальном смысле, трасса — это линия на карте, благодаря которой можно наметить определенное направление движения. С правовой точки зрения, трассы СМП были окружены водными акваториями, которые нормами действующего законодательства не регулировались и территориально в понятие СМП не включались, что создавало определенный пробел. Кроме того, Федеральный закон № 155-ФЗ рассматривает Севморпуть как транспортную коммуникацию, которая имеет исторически сложившиеся корни в Арктическом регионе. В свете сказанного, следует напомнить, что изначально создание СМП принадлежит непосредственно Петру I [URL: <https://nangs.org/news/economics/severnoy-morskoj-put-dose> (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Иными словами, исторический титул на

Севморпуть принадлежит России. По этому поводу С. А. Боголюбов поясняет: право владения той или иной территорией должно иметь под собой законное обоснование, в качестве которого может выступать исторический титул, основанный на юридических категориях, разработанных еще римскими юристами (например, *uti possidetis* («поскольку ты владел, постольку ты можешь владеть и сейчас») или *uti possidetis sic possidetis* («чем владеете, тем и владейте»)) [4, стр. 184].

Решающее значение при установлении законных правомочий государства относительно исторического титула на СМП имеют критерии молчаливого признания, давности владения, освоения и приобретения территорий. Так, А. Н. Савенков вполне обоснованно полагает, что длительное владение определенной территорией в будущем позволяет по факту давности приобрести суверенитет по отношению к ней [9, стр. 35]. По утверждению А. Г. Гранберга и В. И. Пересыпкина, мировой практике известен подобный подход к установлению историко-правового статуса вод [5, стр. 19]. Например, опираясь на критерий фактического владения, Норвегия включила в состав внутренних морских вод части открытого побережья, которые не имеют четкой береговой линии, однако, нуждаются в установлении и осуществлении надлежащего контроля за их состоянием.

В определенной мере обозначенный подход нашел свое прикладное подтверждение и при установлении правового статуса внутренних морских вод Канады в Арктике [URL: <https://www.Htmir.me/br/?b=596619&p=1> (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. В целях разрешения неоднозначной ситуации в 1985 г. был принят административный документ, направленный на установление необходимого контроля в морских границах проливов. Во многом, установление полномасштабного контроля на данной морской территории позволяет Канаде бороться с загрязнениями, сохранять биоразнообразие, природные ресурсы, препятствуя незаконному плаванию иностранных судов.

Обращаясь к положениям подп. «д» п. 5 Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, которые были утверждены Указом Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164, отметим, что Севморпуть упоминается как конкурентоспособная транспортная коммуникация мирового масштаба, что делает ее приоритетным национальным интересом Российского государства на территории Арктики. В упомянутом стратегическом документе не только уточняется юридический статус СМП, но и подчеркивается важность соблюдения принципа невмешательства государств в осуществление хозяйственной деятельности на территории России. Специфика судоходства в СМП определена в ст. 14 Федерального закона № 155-ФЗ.

П. П. Баттахов подчеркивает, что законодатель достаточно давно предпринимает активные попытки урегулировать вопросы

использования СМП [2, стр. 180]. Не оспаривая точку зрения П. П. Баттахова, напомним, что еще в июле 2012 г. был принят Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (далее — Федеральный закон № 132-ФЗ). Упомянутый нормативный акт, прежде всего, устанавливал порядок судоходства по СМП путем внесения соответствующих законодательных изменений в ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания (далее — КТМ РФ).

В период 2012—2024 гг. данная статья неоднократно подвергалась законодательным изменениям и дополнениям. Критический анализ содержания Федерального закона № 132-ФЗ свидетельствует о том, что с точки зрения совершенствования законодательства в области регулирования СМП именно данный Закон был одним из первых нормативных актов, который определил границы акватории Севморпути, а также закрепил организационно-правовые нюансы судоходства по территории СМП.

Федеральным законом № 132-ФЗ были внесены определенные изменения и в ст. 14 Федерального закона № 155-ФЗ. Так, формулировка «по трассам» был заменен словосочетанием «в акватории». Думается, что подобное терминологическое уточнение было своевременным и вполне обоснованным. В ст. 5.1 КТМ приводится легальное определение акватории СМП, буквальное толкование которого свидетельствует, что акватория содержательно шире понятия «трасса». Аналогичные рассуждения приводятся в трудах И. О. Анисимова, К. С. Бюрно [1, стр. 3].

Интересен тот факт, что в научном сообществе Федеральный закон № 132-ФЗ зачастую именуют «Законом о Северном морском пути» [3, стр. 276]. На наш взгляд, такой подход обусловлен тем, что упомянутый Закон внес достаточно много изменений в действующее законодательство, регламентирующее освоение СМП, вследствие чего представителями российского научного сообщества данный нормативный акт был воспринят как передовой. На наш взгляд, несмотря на все положительные нововведения, которые были сделаны с принятием Федерального закона № 132-ФЗ, к настоящему времени не вполне целесообразно продолжать его именовать Законом о Северном морском пути по ряду обстоятельств.

Во-первых, Федеральный закон № 132-ФЗ не обладает статусом единого документа, который мог бы в достаточной степени определять условия прохождения судов по СМП. Фактически данный Закон изначально разрабатывался и принимался для внесения законодательных изменений.

Во-вторых, Федеральный закон № 132-ФЗ не способен в его нынешнем виде урегулировать условия судоходства по СМП и по причине того, что с его принятием были внесены лишь незначительные, точечные уточнения в законодательство.

Учитывая обозначенные аспекты, справедливо будет отметить, что Закон о Северном морском пути в настоящее время отсутствует. В связи с этим И. О. Анисимов отмечает, что вопрос о принятии единого нормативного документа в области регулирования отношений на территории СМП продолжает оставаться актуальным [1, стр. 5]. К настоящему времени назрела необходимость принятия единого правового акта, например, в виде Арктического кодекса РФ, где были бы отражены базовые термины и дефиниции, правовой статус и режим использования Севморпути, особенности международного сотрудничества с иностранными государствами относительно судоходства в акватории СМП. Также, по нашему мнению, Арктический кодекс РФ позволит структурировать и урегулировать деятельность крупных компаний и корпораций на приарктических территориях, в частности, повысить уровень их социальной и экологической ответственности. В рамках Арктического кодекса допустимо предусмотреть потенциально возможные штрафные санкции в случае нарушения российского законодательства об использовании СМП, игнорирования установленных правил сотрудничества.

Учитывая обозначенные аспекты, обратимся к ключевым аспектам национальной безопасности Российской Федерации, которая признает своим приоритетным национальным интересом развитие, освоение и разумное использование акватории СМП и в целом Арктики.

2. Обеспечение и поддержание национальной безопасности в контексте охраны и обустройства акватории Северного морского пути

Так, в 2017 г. соответствующим Указом Президента РФ № 208 была утверждена Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года.

Предполагается, что последовательная и целенаправленная реализация Стратегии экономической безопасности позволит не только противодействовать существующим угрозам, но и предотвратить различные кризисные явления в финансовой, ресурсно-сырьевой, производственной, технологических сферах, в том числе в условиях реализации Арктической политики. Совокупная реализация запланированных мероприятий в рамках Стратегии экономической безопасности позволит не допустить снижения качества жизни населения в России в целом и на приарктических территориях в частности.

Отдельного внимания в рамках настоящего исследования заслуживает Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, которая была утверждена Указом Президента от 5 декабря 2016 г. № 646. Развитие информационной составляющей в условиях обустройства СМП в национальном масштабе не может оставаться без внимания России и всего международного сообщества. В частности, передовые достижения в области цифровизации способны систематизировать существующие

мероприятия в области судоходства и транспортировки морским транспортом по СМП.

Для поддержания и обеспечения информационной безопасности могут использоваться во взаимосвязи самые разнообразные меры (разведывательные, правовые, кадровые, научно-технические, экономические, организационные), которые позволят своевременно спрогнозировать, обнаружить и предотвратить информационные угрозы, ликвидировать в достаточной степени негативные последствия от них. В этой связи отметим, что в декабре 2022 г. Правительством РФ была утверждена Концепция формирования и развития культуры информационной безопасности граждан Российской Федерации.

В данной Концепции подчеркивается, что в условиях стремительного развития цифровых технологий возрастают информационные риски, которые способны причинить вред правам граждан на свободу и доступ к информации. Также отметим, что для целей улучшения социально-экономического положения государства, а также укрепления основ продовольственной независимости Указом Президента от 21 января 2020 г. № 20 была утверждена Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации. Положения данной Доктрины чрезвычайно важны для обеспечения безопасности всего государства и непосредственно приарктических территорий в вопросах продовольствия. Предполагается, что путем последовательной реализации всех запланированных мероприятий удастся в полной мере обеспечить страну базовыми видами сельскохозяйственной продукции, сырьем и продовольствием.

П. Скоробогатый отмечает, что в Стратегии национальной безопасности нашли отражение новые виды угроз, которые ранее не попадали в поле зрения органов публичной власти и, соответственно, не учитывались в вопросах развития СМП [10]. В частности, из-за последних событий, обусловленных по усиленному санкционному давлению, в действующей Стратегии национальной безопасности подчеркивается существование потенциальных угроз, которые связаны с разработкой новых подходов к правовой охране Севморпути. Кроме того, в условиях стремительной цифровизации не следует игнорировать опасность совершения кибератак на важные центры принятия решений страны, а также отдельные организации. Сегодня в России как никогда ранее обострилась проблема обеспечения информационной безопасности. Также недопустимо оставлять без внимания угрозы экологического характера при освоении приарктических территорий.

Анализ обозначенных угроз национальной безопасности позволяет утверждать, что в Стратегии базовые пути взаимодействия в вопросах использования СМП с зарубежными государствами подверглись серьезному переосмыслению. Фактически многие направления зарубежного партнерства существенно сузились, что обусловлено желанием России активно обеспечивать безопасность государства с

учетом вызовов современности. Российская Федерация длительное время стремилась наладить и укрепить партнерские отношения с многими развитыми и развивающимися странами мира. Ранее повышенное внимание уделялось налаживанию связей со странами «Большой двадцатки», «Большой восьмерки», развитию и укреплению отношений со странами СНГ [8, стр. 40]. В Стратегии цели внешней политики Российской Федерации определяются назревшей необходимостью построения евразийского партнерства. С учетом сложившейся ситуации, а также в условиях беспрецедентного санкционного давления российская внешняя политика изменила ориентиры: в Стратегии подчеркивается важность укрепления взаимоотношений с ШОС, БРИКС, а также обозначены перспективные тенденции по созданию новых мировых объединений и площадок с дружественными государствами. Обозначенные тенденции свидетельствуют о том, что в современной Стратегии нашли отражение ключевые позиции нового мирового порядка, который указывает на обострившиеся противоречия и серьезные разногласия между Российской Федерацией и рядом зарубежных государств. Кроме того, в свете последних нестабильных политических событий иностранные страны все чаще интересуются условиями беспрепятственного прохода через акватории СМП. Нет сомнений, что оставлять СМП без надлежащего контроля нельзя, поскольку это может стать причиной нарушения не только национальных интересов страны, но и причинения непоправимого экологического вреда.

С учетом всех существующих угроз, в Стратегии впервые за длительное время были пересмотрены устоявшиеся подходы к пониманию национальной безопасности, национальных интересов (развитие СМП — национальный приоритет). Нельзя не заметить, что определенные изменения коснулись терминологической трактовки стратегических национальных приоритетов. Так, в новой Стратегии национальной безопасности приоритетное положение занимает сбережение российского народа. В свете сказанного следует упомянуть о коренных народах Арктики, качество жизни которых должно в достаточной степени обеспечиваться нормами действующего законодательства в контексте реализации Арктической политики и решения стратегических задач по обеспечению национальной безопасности. Подчеркнем, что в регионе Арктического сектора к настоящему времени проживает примерно 4 млн человек, при этом около 70% из них считают себя русскими [URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Жители Арктики создали особую цивилизацию, которая отличается самобытностью, оседлостью, разнообразием системы жизнеобеспечения и своеобразным жизненным укладом. При этом нельзя не учитывать, что коренное население Арктических территорий должно быть при любых обстоятельствах сохранено, в этой связи следовало бы

разработать специальные федеральные стандарты, направленные на повышение уровня и качества жизни таких народностей.

В стратегических документах прошлых лет безопасность в информационной сфере не признавалась в России отдельным, самостоятельным национальным приоритетом [7, стр. 132]. На наш взгляд, в XXI в. Российская Федерация уже не может оставаться в стороне от проблем, которые накопились в области обеспечения информационной безопасности. Прежде всего, в течение последних лет весьма динамично развиваются цифровые технологии, которые применяются практически повсеместно. Подобные темпы развития информационно-коммуникационных технологий приводят к росту угроз.

Обращение к информационным аспектам обеспечения национальной безопасности обусловлено еще и тем фактором, что акватория СМП и Арктический регион в целом нуждаются не только в охране, но и в восстановлении. В этой связи разумно обратиться к современным достижениям, а также разработать новую технологичную, научную, основанную на цифровых достижениях, политику по развитию базовой инфраструктуры арктических территорий и акватории СМП. Предполагается, что освоение Арктического региона должно быть эффективным в условиях гармонизации отношений между природой, человеком и государством.

Принимая во внимание все выделенные проблемы и сформулированные пути их решения в контексте реализации политики комплексного развития Арктики и использования СМП, обратимся к перспективным направлениям совершенствования сотрудничества государств в данном направлении.

3. Арктическая политика Российской Федерации. Современное состояние и перспективные пути развития сотрудничества государств по освоению Арктического региона

Фундаментальные основы международно-правового режима Арктики были заложены еще в 1945 г., в Уставе ООН. Соответственно, дальнейшее развитие регулирования в направлении освоения Арктического региона осуществлялось в строгом соответствии с принципами международного права. Что интересно, приарктические государства начали заключать различные договоры о сотрудничестве еще задолго до принятия Устава ООН. Например, весьма показательным является Договор о Шпицбергене 1920 года, согласно которого Норвегия как независимое государство распространяет свой суверенитет на территорию данного архипелага. При этом упомянутый Договор позволяет гражданам договаривающихся государств (в числе которых был и СССР с 7 мая 1935 г., его преемницей сейчас является Россия и еще 38 различных стран) осуществлять охоту в местностях Шпицбергена, заниматься рыбной ловлей. Иными словами, Норвегия в рамках заключенного Договора 1920 г. добровольно приняла на себя обязательства международного характера о свободном допуске

представителей тех государств, которые являются участниками данного соглашения.

В контексте определения международно-правового режима Арктики немаловажное значение имеют многосторонние международные договоры, направленные на мирное разрешение споров, исключение применения силы, запрет химического или биологического оружия в данном регионе. Так, правовой режим арктических морских пространств в настоящее время регламентируется с помощью Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (а именно ст. 234 «Покрытые льдом районы»).

Также следует подчеркнуть, что арктические государства достаточно активно участвуют в заключении разнообразных договоров регионального характера, которые касаются отдельных видов международной деятельности в Арктическом регионе (сохранения лосося, сохранения запасов анадромных видов рыб, осуществления рыболовства). В настоящее время российская арктическая политика строится на взаимовыгодном двустороннем международном диалоге, о котором подробно значится в Нуукской декларации об окружающей среде и развитии в Арктике 1993 г.

Специфика правового статуса Арктики определяется секторальным принципом разделения ее территорий. В широком смысле слова арктический сектор — это «пространство, основанием которого служит побережье этого государства, а боковой линией — меридианы от Северного полюса до восточной и западной границ этого государства» [11, стр. 37]. Впервые мировая общественность заговорила о секторальном принципе еще в 1904 году, благодаря действиям Департамента внутренних дел Канады, который обозначил на карте границы государства с помощью меридианов.

Приарктические страны используют принцип секторального разделения в целях исключения из действий общих международно-правовых установлений районы с климатическими и географическими особенностями, которые являются весьма значимыми для этих государств. И. В. Тепляшин отмечает, что к настоящему времени все государства Арктического региона признают секторальную концепцию основополагающей в вопросах международного сотрудничества при освоении арктических территорий. Исключение составляют только Канада и Россия [11, стр. 38]. Полагаем, что секторальный принцип является не вполне обоснованным, поскольку в его основе отсутствует какие-либо четкие нормы. Фактически секторальный принцип очень зависим от экономических и политических интересов самих приарктических государств.

В Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года отмечено, что национальные интересы России продолжительное время находились в тесной зависимости от жесткого международного режима вмешательства в Арктический регион. При этом

ошибочная приверженность секторальному принципу удовлетворения интересов государства в Арктике принесла негативные последствия. Учитывая геополитические вызовы времени, у Российской Федерации существует ряд национальных интересов в Арктике. Российское государство стремится к разумному использованию арктических ресурсов как стратегической базы, с помощью которой можно успешно решать социально-экономические задачи национального масштаба. Кроме того, Россия нацелена на то, чтобы охранять арктические территории. В современном мире Арктика — это особая зона сотрудничества, которая не приемлет бесконтрольной деятельности, беспрепятственного судоходства, ведения хозяйственной деятельности в ущерб уникальным экологическим системам. Выражая всю серьезность своих намерений, Россия выступает в качестве активного участника Арктического совета — масштабной организации международного масштаба, которая заинтересована в том, чтобы добиться разумного и мирного сотрудничества государств в сфере охраны природы.

Деятельность Арктического совета направлена не только на учет политики арктических государств, в числе которых Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция, США. Повышенное внимание всегда уделялось интересам коренных народов Арктики [URL: www.politforums.net (дата обращения: 5 августа 2024 г.)].

Россия — активный участник множества международных соглашений по вопросам освоения Арктики. В данном контексте необходимо упомянуть, инициативы и соглашения не только Арктического совета, но и других региональных организаций (Совет Баренцева, Северный форум, Конференция парламентариев Арктического региона), касающиеся научной и природоохранной деятельности, защиты арктической окружающей среды, осуществления судоходства [URL: <http://government.ru/docs/33861/> (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Крайне негативно на партнерские отношения в области освоения Арктики влияет беспрецедентная санкционная политика западных стран, направленная на Российскую Федерацию, а также сопровождающаяся открытыми угрозами ее национальной безопасности.

В июне 2024 г. состоялся очередной Петербургский международный экономический форум, где активно обсуждались вопросы дальнейшего сотрудничества в направлении освоения Арктики. В частности, особенно было отмечено, что Россия стремится развивать Арктический регион, в том числе с использованием возможностей заполярных государств. В данном контексте особую важность приобретает Севморпуть, который расценивается как ключевой приоритет в условиях развития Арктического региона (до 2030 г. уже разработана специальная программа по увеличению перевозок по данному маршруту). Кроме того, в целях поддержания экологии Арктики по инициативе компании «Норникель» запущен масштабный «Серный проект», благодаря которому выбросы

вредных веществ уже к 2025 г. будут снижены на 85% [URL: <https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-arkticheskie-itogi-pmef-2022/> (дата обращения: 5 августа 2024 г.)].

В качестве промежуточных выводов отметим, что применительно к российской действительности Арктический регион должен быть более взаимосвязан с другими регионами с точки зрения логистики и экономических отношений. Арктические проекты необходимо развивать и реализовывать с помощью укрепления горизонтальных связей между приарктическими государствами, с привлечением экспертного сообщества, общественности, некоммерческих структур. В этой связи целесообразно разрабатывать и своевременно принимать двусторонние договоры на национальном уровне между субъектами Федерации, которые будут одновременно направлены и на укрепление партнерских отношений между регионами, и на последовательную реализацию Арктической политики в масштабах государства.

По итогам настоящего исследования, посвященного актуальным правовым проблемам регулирования правового статуса и режима пользования Северного морского пути в призме развития Арктического региона, позволим себе подвести следующие итоги.

1. На территории Арктики наиболее значимой транспортной коммуникацией, которая имеет историческую принадлежность России по давности владения данной территорией, является Северный морской путь. Анализ стратегических документов национального уровня позволяет утверждать, что к 2035 г. объемы морских перевозок по СМП существенно возрастут, что подтвердит эффективность данного пути не только в масштабах государства, но и на международном уровне. Учитывая рассуждения представителей отечественного научного сообщества, полагаем, что акватория СМП действительно является исторически сложившейся транспортной коммуникацией, что подтверждается многовековыми событиями ее использования и обустройства. На наш взгляд, именно историческая практика пользования акваторией СМП повлияла на формирование обычных норм международного права, основанных на традиционном подходе, которые в дальнейшем нашли отражение в российском действующем законодательстве.

2. Информационные и цифровые достижения могут быть полезны для развития СМП и поддержания национальной безопасности в стране в целом и в Арктическом регионе в частности. Например, достижения научно-технического прогресса могут быть рационально использованы для добычи природных ресурсов, полезных ископаемых. В этой связи потребуется разработать дополнительные стратегические документы, благодаря которым будет создана приемлемая, комфортная среда для проживания в приарктических территориях, в том числе повышающая привлекательность осуществления различных проектов в регионе.

3. В настоящее время назрела необходимость последовательной разработки и принятия конкретных нормативных актов федерального уровня, таких как, например, Арктического кодекса Российской Федерации (АК РФ). Думается, что данный кодекс позволит не только обеспечить необходимый подход в реализации Арктической политики страны, но и даст реальную возможность закрепить порядок, условия и правила использования акватории СМП. Представляется, что с помощью Кодекса можно будет урегулировать хозяйственно-экономическую деятельность, разворачивающуюся на приарктических территориях. В данном контексте взвешенное правовое регулирование позволит привлекать крупные корпорации, функционирующие в Арктическом регионе, к социальной ответственности, в связи с чем возрастет и качество, и уровень охраны природной среды Севера, и видового биоразнообразия в акваториях СМП, и разумной разведки и добычи природных ресурсов Арктики.

Целесообразно рассмотреть в ближайшей перспективе возможность принятия федеральных стандартов качества жизни людей на приарктических территориях. Так, принятие АК РФ невозможно осуществить без дополнительных нормативных актов, которые будут защищать интересы, права и свободы местного населения, а также иных лиц, которые трудятся на благо реализации Арктической политики России.

Литература

1. Анисимов, И. О. Правовой режим морского судоходства в Арктике. Текущее состояние и проблемы / И. О. Анисимов, К. С. Бюрно // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». — 2021. — № 2. — С. 1—8.
2. Баттахов, П. П. Некоторые аспекты правового регулирования Северного морского пути / П. П. Баттахов // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 11 (227). — С. 279—282.
3. Бекашев, Д. К. Тенденции развития правового режима Северного морского пути / Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. — 2021. — № 2. — С. 276—295.
4. Боголюбов, С. А. Право и спасение природы российской Арктики / С. А. Боголюбов, И. О. Краснова // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 6(91). — С. 178—190.
5. Гранберг, А. Г. История Северного морского пути // Проблемы Северного морского пути / А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин ; ответственные редакторы А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. — Москва : Наука, 2006.
6. Егоров, В. Г. Российская политика в Арктике и Северный морской путь / В. Г. Егоров, Н. В. Лопаткина // Научно-аналитический журнал Обозреватель — Observer. — 2019. — № 6 (353). — С. 22—38.
7. Жудро, И. С. Арктика: устойчивое развитие региона и обеспечение национальной безопасности / И. С. Жудро, Т. В. Редникова // Государство и право. — 2022. — № 3. — С. 127—137.
8. Лебедев, М. П. Арктическая проблематика России / М. П. Лебедев, В. С. Томский, П. П. Баттахов // Россия: общество, политика, история. — 2022. — № 4. — С. 34—45.

9. Савенков, А. Н. Арктика: правовое обеспечение устойчивого развития и сотрудничества / А. Н. Савенков // Труды Института государства и права Российской академии наук. — 2018. — Том 13. — № 1. — С. 22—42.
10. Скоробогатый, П. Стратегия с опорой на свои силы / П. Скоробогатый // Эксперт. — 2021. — 12 июля.
11. Тепляшин, И. В. Арктика: институционально-правовое участие общественности / И. В. Тепляшин // Актуальные проблемы российского права. — 2020. — № 2. — С. 36—45.
12. Чернега, В. С. Проблемы обеспечения национальных интересов России в контексте развития международных морских коммуникаций в Арктике / В. С. Чернега // Вестник государственного и муниципального управления. — 2018. — № 2. — С. 38—44.

References

1. Anisimov, I. O. Pravovoy rezhim morskogo sudokhodstva v Arktike. Tekushcheye sostoyaniye i problemy [Legal regime of maritime shipping in the Arctic. Current state and problems] / I. O. Anisimov, K. S. Byurno // Elektronnoye setevoye izdaniye «Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer». — 2021. — № 2. — S. 1—8.
2. Battakhov, P. P. Nekotoryye aspekty pravovogo regulirovaniya Severnogo morskogo puti [Some aspects of legal regulation of the Northern Sea Route] / P. P. Battakhov // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2023. — № 11 (227). — S. 279—282.
3. Bekyashev, D. K. Tendentsii razvitiya pravovogo rezhima Severnogo morskogo puti [Trends in the development of the legal regime of the Northern Sea Route] / D. K. Bekyashev, K. A. Bekyashev // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Pravo. — 2021. — № 2. — S. 276—295.
4. Bogolyubov, S. A. Pravo i spaseniye prirody rossiyskoy Arktiki [Law and salvation of the nature of the Russian Arctic] / S. A. Bogolyubov., I. O. Krasnova // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2018. — № 6(91). — S. 178—190.
5. Granberg, A. G. Istoriya Severnogo morskogo puti [History of the Northern Sea Route] // Problemy Severnogo morskogo puti / A. G. Granberg, V. I. Peresyarkin ; otvetstvennyye redaktory A. G. Granberg, V. I. Peresyarkin. — Moskva : Nauka, 2006.
6. Yegorov, V. G. Rossiyskaya politika v Arktike i Severnyy morskoy put' [Russian policy in the Arctic and the Northern Sea Route] / V. G. Yegorov, N. V. Lopatkina // Nauchno-analiticheskiy zhurnal Obozrevatel' — Observer. — 2019. — № 6 (353). — S. 22—38.
7. Zhudro, I. S. Arktika: ustoychivoye razvitiye regiona i obespecheniye natsional'noy bezopasnosti [The Arctic: sustainable development of the region and ensuring national security] / I. S. Zhudro, T. V. Rednikova // Gosudarstvo i pravo. — 2022. — № 3. — S. 127—137.
8. Lebedev, M. P. Arkticheskaya problematika Rossii [Arctic problems of Russia] / M. P. Lebedev, V. S. Tomskiy, P. P. Battakhov // Rossiya: obshchestvo, politika, istoriya. — 2022. — № 4. — S. 34—45.
9. Savenkov, A. N. Arktika: pravovoye obespecheniye ustoychivogo razvitiya i sotrudnichestva [The Arctic: legal support for sustainable development and cooperation] / A. N. Savenkov // Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiyskoy akademii nauk. — 2018. — Tom 13. — № 1. — S. 22—42.
10. Skorobogatyy, P. Strategiya s oporoy na svoi sily [Self-reliant strategy] / P. Skorobogatyy // Ekspert. — 2021. — 12 iyulya.
11. Teplyashin, I. V. Arktika: institutsional'no-pravovoye uchastiye obshchestvennosti [The Arctic: institutional and legal participation of the public] / I. V. Teplyashin // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2020. — № 2. — S. 36—45.

12. Chernega, V. S. Problemy obespecheniya natsional'nykh interesov Rossii v kontekste razvitiya mezhdunarodnykh morskikh kommunikatsiy v Arktike [Problems of Ensuring Russia's National Interests in the Context of the Development of International Maritime Communications in the Arctic]/ V. S. Chernega // Vestnik gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya. – 2018. – № 2. – S. 38–44.