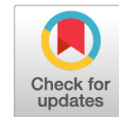


Законодательное становление Арктической зоны Российской Федерации



Шеломенцев В. Н.,

доктор юридических наук,
профессор кафедры аграрного и экологического права
Государственного университета землеустройства, Москва
E-mail: VNS1956@mail.ru

***Аннотация.** Россия в XXI в. ведет интенсивные научные, экономические, транспортные исследования в арктической зоне, чему способствуют определенные климатические условия. Наше государство прилагает огромные усилия по развитию данного региона и охране его богатейших природных ресурсов. Хотя существуют определенные климатические, экологические изменения, приводящие к потеплению и сокращению ледового покрова.*

***Ключевые слова:** эколого-правовая база, арктическая зона, международно-правовой статус арктических морских пространств Северного Ледовитого океана, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Северный морской путь, Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.*

Россия в XXI в. ведет интенсивные научные, экономические, транспортные исследования в Арктической зоне, чему способствуют определенные климатические условия. Одно из условий — сокращение ледового покрова в силу потепления, что приводит к увеличению эксплуатации морских судов в полярных водах и заставляет искать совершенно новый подход по экологическому использованию и охране богатейших природных ресурсов Арктики. Арктическая зона становится мировым стимулятором для развития новых направлений в экономике.

Россия всегда является ключевым игроком в данном регионе и прилагает огромные усилия в различных направлениях — от экономики до политики — чтобы сохранить за собой главенствующую роль в Арктике. В связи с этим растёт обеспокоенность граничащих, региональных Арктических государств в экологических, экономических вопросах, тем самым побуждая Россию регулярно отстаивать на переговорах свои права на морские акватории, часть континентального шельфа и природные ресурсы.

Особо экологически охраняемый район земного шара, общей площадью около 22 млн кв км, представлен мощным промышленным комплексом России. Здесь добывается: нефть (80% от добычи), природный газ (93%), никель и медь (90%), алмазы и золото (33%), платина, кобальт, олово, марганец, уголь¹.

Считается, что Северный морской путь — главная морская магистраль в российской Арктике. По магистрали перевозится лес, продукция машиностроения, газ, уголь, стройматериалы, продукты питания, пушнина. Он берет начало в Баренцевом море, далее следует в акватории других морей — Карского, море Лаптевых — и продолжается в Восточно-Сибирском и Чукотском морях. В каждой из морских акваторий располагаются ключевые порты: Мурманск, Архангельск, восточнее — Диксон, в районе Енисейского залива суда проходят через Дудинку и Игарку, заходя в море Лаптевых через Нордвик, затем Тикси (дельта Лены), Амбарчик (устье Колымы), а также Певек и порт в Провидении. Порты и объекты судоходной инфраструктуры расположены у устья крупных рек, выполняют функцию перевалочных пунктов для судов грузового назначения.

По данным историко-правовых хроник первые описания российских пространств Арктики относятся к XI—XIII вв., к этому периоду относятся высокоширотные плавания норманнов, исследования русских мореплавателей и путешественников, открытие ими новых земель в Северном Ледовитом океане, которые имели исторические и правовые последствия².

Федерации по делам Севера и малочисленных народов. М., 2007. С. 25.

² См.: Брейтфус Л. О разграничении северной полярной области // Морской сборник. 1927. № 16. С. 3; Бейкер Д. История географических открытий и исследований. М.: Географгиз, 1950.

¹ Инновационное развитие экономики Севера: проблемы и перспективы. Материалы интернет-конференции. Федеральное Собрание РФ; Комитет Совета

Международные договоры данного региона касались в основном вопросов установления границ морских владений государств. Так, Ярослав Мудрый с королем Норвегии Олафом Трюкессоном в XI в. установили границу по заливу Люген-фьорд³. При заключении в 1323 г. Ореховского договора со Швецией новгородский князь Юрий Данилович согласился на перенос границы к востоку, в залив Варангер-фьорд, а также в 1326 г. был заключен договор с Норвегией, по которому заключившие его стороны рассматривали земли и омывающие их морские воды как общее целое. Площади, прилегающие к Северному Ледовитому океану в районе незамерзающего Баренцева моря, а также расположенные в нем острова архипелага и его морские пространства уже в то время считались землями Новгородской Руси. Охраняли данные территории и отражали морские и сухопутные набеги норвежцев военные дружины Великого Новгорода, что подтверждается дошедшими до нас дипломатическими документами XIII—XV вв.⁴

В начале XVI в. начинается период ограничения доступа иностранцев на Русский Север. Так, в 1586 г. был издан указ о закрытии для иностранных торговых судов всех, за исключением Двинского (сейчас Архангельск), портов на Мурмане и в Подвинье. Согласно Тязвинскому договору России со Швецией 1595 г. иностранное судоходство в этом районе было полностью прекращено⁵. Указами Бориса Годунова, датированными 1601 г., 1602 г., 1603 г., предписывалось на северных морских коммуникациях организовать таможенные и пограничные службы, а также начать строительство мореходных патрульных и транспортных судов⁶.

С оживлением торговли со странами Западной Европы со второй половины XVII в., которая на тот момент велась только через единственный морской порт Архангельск, русское правительство начинает открывать доступ иностранным судам и в другие порты русской Арктики. Огромное значение для данных территорий сыграли нормативные акты XVIII в., в которых содержались правила по режиму использования акваторий полярных морей. В Указе Петра I от 13.08.1704 промысловым

компаниям князя Меншикова и братьев Шафировых предоставлялись монопольные права на добычу морского зверя в водах, у побережья и на островах Северного Ледовитого океана, а также запрещалось производить морской промысел иностранцам и всем другим «вольным людям»⁷. Подтверждение исключительных прав России в акваториях Северного Ледовитого океана содержится и в Указе Императрицы Елизаветы Петровны от 11.03.1753, монополия на морские промыслы в данном районе передавалась компании графа Шувалова, запрещалось торговое мореплавание из Европы в Сибирь⁸.

На рубеже XVIII—XIX вв. появились нормативные акты, регулирующие режим полярных пространств России в северо-восточном регионе Арктического бассейна. Впоследствии, при заключении русско-американской (1824 г.), а затем и русско-английской (1825 г.) конвенции о торговле, мореплавании и рыбной ловле было установлено, что «меридиональная линия 141 градуса состоит в своем продолжении до Ледовитого океана гранича между российскими и великобританскими владениями на твердой земле Северо-Западной Америки»⁹. Опираясь на нормативную базу России, после 1825 г. её владения простирались на восток — от меридиана, проходящего через Нордкап, до меридиана 141 западной долготы. Лишь после продажи в 1867 г. Россией Аляски эта северная территория сузилась до нынешних границ.

Большой объем законодательной базы о судоходстве в российском секторе Арктики был разработан и утвержден в начале XX в. Так, в 1912-1913 гг. была установлена и подтверждена 12-мильная ширина территориальных вод государства. Были разработаны и приняты документы, по которым вновь открытые острова и земли включались в территорию России. Например, таким документом являлась получившая «высочайшее соизволение» циркулярная депеша за подписью председателя Совета Министров и министра иностранных дел России от 20.09.1916, разосланная русским дипломатическим представительствам за границей. В депеше говорилось о включении в состав территории Российской Империи ряда островов и земель, находящихся в Северном Ледовитом

³ Энгельгарт А. П. Русский Север. СПб., 1896. Вып. II. С. 1.

⁴ См.: Грамоты Великого Новгорода и Пскова / Под ред. С. Н. Валка. М.—Л., 1949. С. 8-9; Устюжский летописный свод. М.—Л., 1950.

⁵ Сборник Русского императорского исторического общества. СПб., 1983. Т. XXXVIII. С. 10.

⁶ Башмаков П. И. Северный морской путь. Л., 1939. Кн. XII.

⁷ Полное собрание законов Российской Империи. Изд. 1. Т. 4. № 1988. С. 264.

⁸ Приводится по рукописным материалам Адмиралтейской коллегии. Фонды ЦГВА ВМФ, ф. 212, д. 23, отд. (1753), л. 44—52.

⁹ Собрание трактатов, конвенций и других актов, заключенных Россией с европейскими и азиатскими державами, а также с Северо-Американскими Соединенными Штатами. СПб., 1845. С. 45—51.

океане к северу от полуострова Таймыр, а также вблизи острова Беннета (Новосибирский архипелаг). Ни одно из государств, которым была направлена нота, не выразило своего несогласия с содержанием ноты. Советское государство для закрепления территориальной целостности и предотвращения международных споров 04.11.1924 направило аккредитованным в Советском Союзе иностранным дипломатическим представителям, а также представителям целого ряда других государств меморандум, в котором констатировалось нарушение иностранцами территориальных прав Союза у северного побережья Сибири. При этом подтверждалась действительность нотификации русского правительства от 20.09.1916 о принадлежности нашему государству ряда арктических территорий.

Определяющее значение по территориальному делению Арктики между государствами сыграло постановление Президиума ЦИК от 15.04.1926, которое положило начало формированию концепции полярных секторов. Сущность данной концепции заключается в том, что все земли и острова к северу от арктического побережья государства в пределах сектора, образованного таким побережьем и сходящимся в точке полюса соответствующими меридианами, считаются входящими в состав территории этого государства¹⁰. Положения постановления Президиума ЦИК от 15.04.1926 основывались на историческом опыте и законодательной практике русского и советского государства, которые уже в то время соответствовали общепризнанным принципам и нормам международного морского права, а в последующем также были подтверждены в Конвенции об открытом море 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Большим достижением в сфере регулирования правового статуса Арктических территорий является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (Ямайка). В настоящее время данная Конвенция ратифицирована 168 государствами, Российской Федерацией 26.02.1997, однако многие страны, подписавшие Конвенцию, не ратифицировали ее, в том числе США.

Арктика включает в себя морские пространства Северного Ледовитого океана и ряд прилегающих к нему морей, а также островные и частично материковые территории России, США, Канады, Дании, Исландии, Норвегии, Швеции и Финляндии. На сегодня неоткрытых земель в Арктике просто нет, все сухопутные территории являются частью территории

одного из арктических государств. Статьями 192, 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. закрепляется обязанность для граничащих, региональных арктических государств защищать и сохранять морскую среду. Определяются права и обязанности прибрежных государств принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года. Государства также могут принимать в отношении своей экономической зоны соответствующие законы, правила для предупреждения загрязнения морской среды, определять меры, к которым могут прибегать прибрежные государства для обеспечения выполнения своих прав, вплоть до возбуждения разбирательства и задержания судов в соответствии со своим законодательством, в случае нарушения ими в исключительной экономической зоне установленных норм и стандартов.

Большое экономическое и правовое значение для северных территорий России имеет утвержденная Президентом РФ 20.02.2013 Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, которая была принята во исполнение Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Так к приоритетным направлениям развития Арктической зоны относится комплексное социально-экономическое развитие региона, развитие науки и технологий, создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечение экологической безопасности, международное сотрудничество в Арктике, обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике.

Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года поделена на два этапа. На первом этапе (до 2015 г.) предполагалось провести гидрографические, геолого-геофизические, картографические работы по подготовке материалов для обоснования внешней границы Арктической зоны России, реализацию целевых программ, финансируемых за счет средств различных бюджетов Российской Федерации и внебюджетных источников, а также перспективных инвестиционных проектов в рамках государственно-частного партнерства. Также первый этап предусматривал международно-правовое оформление внешней границы, структурную перестройку экономики России, создание единого

¹⁰ Известия ЦИК и ВЦИК. 1926. 16 апр.; СЗ СССР. 1926. № 32. Ст. 203.

информационного пространства Арктической зоны. На втором этапе (до 2020 г.) предусматривается обеспечение превращения Арктической зоны России в ведущую стратегическую ресурсную базу страны, что в перспективе позволит сохранить роль ведущей арктической державы за Россией¹¹.

Из анализа грузоперевозок по Северному морскому пути видно, что в 80-е годы XX в. по нему перевозилось около 6 млн тонн грузов в год, в 1990 г. было перевезено 5510,5 тыс. тонн. В силу исторических причин в начале 90-х годов XX в. объем перевозимых грузов начал резко снижаться. К 1995 г. он сократился до 2361,8 тыс. тонн в год и оставался на уровне 1,5—2 млн тонн до 2010 г. В 2011 г. превышен оборот 3 млн тонн груза в год, в 2014 г. около 4 млн тонн. Современный уровень перевозок грузов по Северному морскому пути в Арктике не достиг показателей середины 80-х годов XX в.¹² Президент России Владимир Путин рассчитывает, что Северный морской путь будет стимулировать развитие регионов Севера, Сибири и Дальнего Востока, ведь развитие единой арктической транспортной системы России в качестве национальной морской магистрали ориентировано на круглогодичное функционирование, включающее в себя меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть. «Этот шаг позволит нарастить объем морских перевозок, будет укреплять позиции отечественных судоходных компаний, создаст дополнительные возможности для обновления принадлежащего им флота, а для этого нужны законы. Соответствующий законопроект сейчас рассматривается в Госдуме и рассчитываю, что уже в скором времени будет принят, и при этом суда под российским флагом должны быть наделены исключительным правом на перевозку различных грузов, в том числе углеводородов, а также хранение их в Арктической зоне Российской Федерации»¹³.

Расстояние по Северному морскому пути — от Карских Ворот до бухты Провидения — составляет около 5,6 тыс.

км. Расстояние от Санкт-Петербурга до Владивостока по Северному морскому пути составляет свыше 14 тыс. км, для сравнения через Суэцкий канал — свыше 23 тыс. км. Но объем перевозимых грузов по Суэцкому каналу находится на отметке, примерно, 1 млрд тонн в год, что намного превышает уровень перевозок по Северному морскому пути и в Арктике в целом. Согласно стратегическим расчетам одним из опорных пунктов экономики и освоения Северного морского пути может стать судостроительный комплекс «Звезда», территориально находящийся в Большом Камне. После ввода в эксплуатацию он станет первой в России верфью крупнотоннажного судостроения, мощность переработки достигнет до 330 тыс. тонн стали в год. Верфь будет выпускать целую линейку средне и крупнотоннажных судов и морской техники, включающей танкеры, газовозы, элементы буровых платформ, суда снабжения и сейсморазведки. Согласно перспективам развития региона и выхода его на позитивную экономику судостроительной компании до 2035 г. следует ввести в эксплуатацию 188 морских судна, а для этого нужны законодательные изменения, о чем говорил глава государства.

Интересы России связаны также с сохранением благоприятного состояния природы, ее качественных и количественных характеристик. Это может быть обеспечено посредством законодательного регулирования взаимоотношений человека с природой в процессе удовлетворения его потребностей за счет использования природных ресурсов. При этом необходимо соблюдать природные циклы и способы ее развития и самовосстановление, а также оберегать и охранять природу от губительных воздействий человеческой деятельности, и не допускать истощение земных ресурсов. В Российской Федерации в соответствии со ст. 42 Конституции РФ каждый имеет право на благоприятную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии и на возмещении ущерба, причиненного его здоровью или имуществу экологическим правонарушением. Благоприятной признается такая окружающая среда, которая способна удовлетворять экологические, физиологические, экономические, эстетические и иные потребности человека¹⁴.

Круглогодичное присутствие ледников на суше, низкий радиационный баланс, присутствие подземных льдов, безлесье суши, покрытие морских акваторий льдами позволяют отнести Арктику к особой природной области.

¹¹ Шеломенцев В.Н. Правовые аспекты освоения разведки и защиты Арктики // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2015. № 216. С. 113—117.

¹² Выступление министра иностранных дел РФ С. Лаврова на третьей министерской встрече «Северного измерения» в Брюсселе, 18.02.2013.

¹³ Совещание по вопросу стимулирования строительства судов и морской техники на судостроительном комплексе «Звезда», Приморский край, 2017 г.

¹⁴ Шеломенцев В.Н. Правовой статус и экологический режим Арктики // Аграрное и земельное право. 2015. № 3(123). С. 94—98.

Коренное население Арктики — более 30 народов, которые говорят на нескольких десятках языков. Для России Арктика представляет особый интерес в силу того, что общая площадь владений России в Арктике составляет около 4,1 млн кв км (18% от всей территории России). Из них — 2,2 млн кв км суши, на которых проживает около 2,5 млн человек (более 55% населения всей Арктики).

На данный момент первоочередной задачей в освоении Арктики является развитие Бованенковского месторождения нефти и газа, расположенного в Ямало-Ненецком округе, что предопределяет перспективы экономического развития России. По прогнозам, Россия планирует потратить около 5 трлн руб. до 2030 г. на 150 проектов по развитию Арктики¹⁵.

В соответствии со ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву суверенитет государства в Арктике распространяется и на исключительную экономическую зону, установленную в 200 миль, начиная от внешних границ территориальных вод, а также на континентальный шельф на расстоянии в 150 миль, при условии, что государством будет доказано, что морское дно является продолжением берега. Российская Федерация первой направила в 2001 г. представление в комиссию ООН о расширении своих внешних границ по арктическому шельфу, согласно которой подводные хребты Ломоносова и Менделеева являются продолжением Сибирской континентальной платформы, а также об участке в Охотском море. Данная заявка была отклонена в 2002 г. в связи с недостаточным объемом информации¹⁶. Доработав и приведя требующие дополнительные доказательства обоснования правоты своих требований по арктическому шельфу, Россия вновь подала заявку. И в начале 2014 г. Комиссия ООН по границам континентального шельфа приняла решение, по которому увеличила территорию России, в результате чего Охотское море стало полностью принадлежать России. Площадь нашей страны выросла на 52 тыс. кв км. Эта акватория очень богата промысловыми видами рыб, а дно участка, по предварительным данным, содержит около миллиарда тонн нефти и газа. Кроме того, эксперты указывают, что это решение является поворотным моментом для ставшего вполне реальным международного признания за Россией тянущегося до Северного полюса Хребта Ломоносова в Арктике.

¹⁵ Совещание по вопросу стимулирования строительства судов и морской техники на судостроительном комплексе «Звезда», Приморский край, 2017 г.

¹⁶ Липски С. А. Особенности современного этапа земельной реформы // Экономист. 2002. № 10. С. 77—87.

Это означает, что северные границы России вернутся к очертаниям времен Советского Союза (тогда от Кольского полуострова линия государственной границы шла к Северному полюсу, а от него — к Берингову проливу)¹⁷. Планомерно ведя работу по применению норм Конвенции, Россия презентовала в феврале 2016 г. в ООН заявку, которая доказывает, что продолжением Сибирской континентальной платформы является континентальный шельф Северного Ледовитого океана, и устанавливает границы в 350 миль от внешней границы территориальных вод, или в 100 миль от изобаты, в случае если изобата расположена дальше расстояния в 250 миль от внешних границ территориальных вод. При положительном рассмотрении заявки площадь арктической зоны России с нынешних 4,1 млн кв км увеличится до 5,3 млн кв км.

Оживленные споры на протяжении всего периода времени со дня подписания в 1990 г. вызывает Соглашение между США и СССР о линии разграничения морских пространств, которое, безусловно, нарушает национальные интересы России. В соответствии с этим соглашением 70% территории Берингова моря находится под суверенитетом США, получивших на 13 тыс. кв морских миль больше в связи с проведением линии разграничения не на равном расстоянии между побережьями. Такая схема была использована в силу того, что за основу составления данного соглашения была взята граница, которая была установлена Договором об уступке российских северо-американских колоний 1867 г., так как это подтверждало признание США права России на владение арктическими территориями. Факт признания США границ морских владений СССР в Чукотском море и в Северном Ледовитом океане планировался использоваться советскими властями как дополнительный аргумент во время аналогичных переговоров с Норвегией по спору разграничения Баренцева моря и Северного Ледовитого океана, но это себя не оправдало. Однако стоит отметить, что данное соглашение не было ратифицировано ни СССР, ни Россией, и в настоящее время оно временно применяется на основе обмена нотами между СССР и США.

Развитие арктической инфраструктуры, увеличение количества морских судов, а также их эксплуатация во льдах предъявляют повышенные требования как к самим судам, так и к судоводителям. На международной конференции по Арктическому

¹⁷ Липски С. А. Тенденции и перспективы в развитии земельного законодательства. М.: Русайнс, 2015. 220 с.

океану 1971 г. было сказано, что в будущем при составлении любого режима в число объектов, подпадающих под контроль, могут быть включены: соответствующая конструкция и оборудование судов; соответствующие навигационные приборы; предъявление соответствующих требований к командному составу судов. Эти положения нашли продолжение в работе Международной морской организации. Комитет по безопасности на море ИМО на 76-й сессии (2—13.12.2002) и Комитет по защите морской среды ИМО на 48-й сессии (7—11.10.2002) утвердили «Руководство для судов, плавающих в арктических льдах». Комитет по безопасности на море на 86-й сессии 27.05—05.06.2009 утвердил пересмотренное «Руководство для судов, плавающих в полярных водах».

С учетом уязвимости Арктики, с экологической точки зрения, может возникнуть вопрос об объявлении ее как «специального района», что подразумевает повышенную ответственность приарктических государств за сохранение природной среды и контроль за экологическими последствиями любой деятельности, осуществляемой в пределах их юрисдикции. В целях усиления контроля за экологическим состоянием и эксплуатацией судов в Арктике с 01.01.2017 вступил в действие Полярный кодекс (Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, принят 21.11.2014)¹⁸, разработка которого велась с 1993 г. Он представляет собой набор положений, регламентирующих работу судов в водах Арктики и Антарктики. Данный Международный кодекс описывает правовые и технические нормы при строительстве и проектировании в полярных регионах, проведение поисково-спасательных операций, экологические нормы для судов, эксплуатируемых в полярных водах, и разработан с целью дополнения существующих инструментов ИМО для повышения безопасности эксплуатации судов и ограничения влияния на людей и окружающую среду в удаленных, уязвимых и потенциально отличающихся суровым климатом полярных водах. Кодексом признается, что эксплуатация судов в полярных водах может наложить дополнительные требования на суда, их системы и эксплуатацию, полярные воды предъявляют дополнительные навигационные требования сверх тех, которые характерны для повседневной практики, что сообщество прибрежных народов Арктики и полярные экосистемы уязвимы в отношении такой деятельности человека, как судоходство. В Кодексе подчеркивается связь

между дополнительными мерами безопасности и защитой окружающей среды, поскольку любая мера безопасности, предпринятая с целью снижения вероятности чрезвычайного происшествия, с очевидностью явится весьма полезной и для сохранения окружающей среды, а также посредством учета и исключения видов риска, характерных для полярных вод.

С принятием Федерального закона от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» был завершен очередной этап упорядочения российского законодательства в сфере правового регулирования плавания судов в морских пространствах, прилегающих к северному побережью Российской Федерации. Многие нормы данного закона носят бланкетный характер, и в ближайшее время предстоит разработать целый ряд нормативно правовых актов по данному направлению.

Список литературы

1. Башмаков П.И. Северный морской путь. Л., 1939.
2. Бейкер Д. История географических открытий и исследований. М.: Географгиз, 1950.
3. Брейтфус Л. О разграничении северной полярной области // Морской сборник. 1927. № 16. С. 3.
4. Грамоты Великого Новгорода и Пскова / Под ред. С.Н. Валка. М.-Л., 1949. С. 8—9.
5. Инновационное развитие экономики Севера: проблемы и перспективы. Материалы интернет-конференции Федерального Собрания РФ; Комитет Совета Федерации по делам Севера и малочисленных народов. М., 2007. С. 25.
6. Липски С.А. Тенденции и перспективы в развитии земельного законодательства. М.: Русайнс, 2015. 220 с.
7. Липски С.А. Особенности современного этапа земельной реформы // Экономист. 2002. № 10. С. 77—87.
8. Полное собрание законов Российской Империи. Изд. 1. Т. 4. № 1988. С. 264.
9. Собрание трактатов, конвенций и других актов, заключенных Россией с европейскими и азиатскими державами, а также с Северо-Американскими Соединенными Штатами. СПб., 1845. С. 45—51.
10. Устюжский летописный свод. М.-Л., 1950.
11. Шеломенцев В.Н. Правовые аспекты освоения разработки и защиты Арктики // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2015. № 216. С. 113—117.
12. Шеломенцев В.Н. Правовой статус и экологический режим Арктики // Аграрное и земельное право. 2015. № 3(123). С. 94—98.
13. Энгельгарт А.П. Русский Север. СПб., 1896. Вып. II. С. 1.

¹⁸ Резолюция MSC.385(94), вступила в действие 01.01.2017.

Legislative Formation of the Arctic Zone of the Russian Federation

Shelomentsev V.N.,

Doctor of Law,

Professor of the Department of Agrarian and Environmental Law,

State University of Land Management, Moscow

E-mail: VNS1956@mail.ru

Abstract. Russia in XXI century conducts intensive scientific, economic, transport research in the Arctic zone, which is facilitated by certain climatic conditions. Our state is making great efforts to develop this region and protect its richest natural resources. Although there are certain climatic and ecological changes that lead to warming and shrinking ice cover.

Keywords: environmental legal base, the Arctic zone, the international legal status of the Arctic maritime areas of the Arctic Ocean, the UN Convention on the Law of the Sea of 1982, the Northern Sea Route, the Development Strategy for the Arctic Zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period to 2020.

References

1. Bashmakov P.I. Severnyj morskoy put. L., 1939.
2. Bejker D. Istoriya geograficheskikh otkrytij i issledovanij. M.: Geografiz, 1950.
3. Brejtfus L. O razgranichenii severnoj polyarnoj oblasti // Morskoy sbornik. 1927. № 16. S. 3.
4. Gramoty Velikogo Novgoroda i Pskova / Pod red. S.N. Valka. M.-L., 1949. S. 8-9.
5. Innovatsionnoe razvitie ekonomiki Severa: problemy i perspektivy. Materialy internet-konferentsii Federalnogo Sobraniya RF; Komitet Soveta Federatsii po delam Severa i malochislennykh narodov. M., 2007. S. 25.
6. Lipski S.A. Tendentsii i perspektivy v razvitii zemelnogo zakonodatelstva. M.: Rusajns, 2015. 220 s.
7. Lipski S.A. Osobennosti sovremennogo etapa zemelnoj reformy // Ekonomist. 2002. № 10. S. 77-87.
8. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj Imperii. Izd. 1. T. 4. № 1988. S. 264.
9. Sobranie traktatov, konventsij i drugikh aktov, zaklyuchennykh Rossiej s evropejskimi i aziatskimi derzhavami, a takzhe s Severo-Amerikanskimi Soedinennymi Shtatami. SPb., 1845. S. 45-51.
10. Ustyuzhskij letopisnyj svod. M.-L., 1950.
11. Shelomentsev V.N. Pravovye aspekty osvoeniya razrabotki i zaschity Arktiki // Nauchnyj vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta grazhdanskoj aviatsii. 2015. № 216. S. 113-117.
12. Shelomentsev V.N. Pravovoj status i ekologicheskij rezhim Arktiki // Agrarnoe i zemelnoe pravo. 2015. № 3(123). S. 94-98.
13. Engelgart A.P. Russkij Sever. SPb., 1896. Vyp. II. S. 1.