Разработка и транспортировка углеводородов в арктическом секторе Канады:

взаимодействие международного права и канадского законодательства

И.В. Буник, юрист Совета по изучению производительных сил при Президиуме РАН



Арктический сектор Канады — это уникальное по своей юридической характеристике пространство земного шара, где органично взаимодействуют принципы и нормы международного права и канадского законодательства. Последнее исторически консолидируется на протяжении вот уже двух столетий, поражает своей продуманностью и последовательностью, при которой каждый новый законодательный акт основывается на положениях предыдущего. Арктический сектор для Канады важен прежде всего как природоресурсный потенциал страны.

С юридической точки зрения, арктические минеральные ресурсы — это минеральные ресурсы, залегающие в пределах наземных, подземных, водных, подводных пространств Арктики, в том числе в недрах суши, морского дна, а также во льдах¹. По некоторым естественно-научным данным, арктические минеральные ресурсы являются самым значительным, пока не истощенным резервом для будущих поколений приарктических государств, прежде всего России и Канады — стран с самым протяженным арктических минеральных ресурсов зависит прежде всего от международно-правового статуса того пространства Арктики, где эти ресурсы залегают².

Режим минеральных ресурсов:

архипелага Шпицберген определен в основном Договором о Шпицбергене 1920 г.;

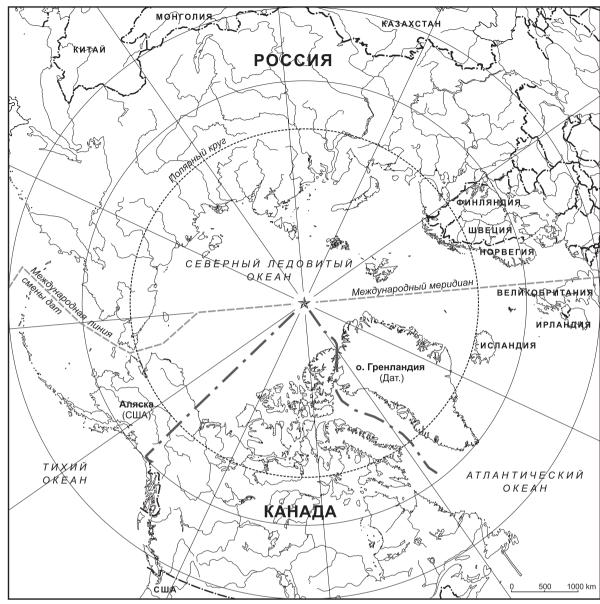
- полуострова Аляски российско-американским Договором об уступке Аляски 1867 г. и законодательством США, действующим после этой даты;
- острова Гренландия законодательством Дании как государства, осуществляющего суверенитет над Гренландией.

По действующему законодательству Канады (Закон о Северо-Западных территориях 1904 г. (в ред. 1925 г.); королевский указ 1926 г.; Закон 1970 г. и др.), ее целевая юрисдикция распространяется на все земли и острова в пределах сектора, образованного меридианами 60° и 141° западной долготы и северным побережьем Канады. При этом не уточняется, означает ли здесь термин «земли», кроме материковых земель, также ледяные глыбы и дно под Северным Ледовитым океаном в пределах указанного канадского сектора. В этих пределах Канада осуществляет на основе национального законодательства и международного права контроль над иностранной деятельностью в целях предотвращения загрязнения арктических вод. В понятие «арктические воды» канадским законом включены и «природные богатства подводных зон». Некоторыми правительственными заявлениями Канады весь район в пределах указанного канадского полярного сектора квалифицирован как «национальное пространство» на основе исторических прав; особых климатических и географических обстоятельств, в том числе фактора прилегания (contiguity); международно-правовых обязательств Канады защитить от загрязнения свой арктический сектор.

По законодательству России (царские указы 1616–1620 гг.; распоряжения 1833 и 1869 гг.; указ

¹ Правовой режим минеральных ресурсов / Под ред. В.Ж. Аренса, А.Н. Вылегжанина. Кемерово – Томск, 2002. С. 23–24.

 $^{^2}$ См. подробнее: Вылегжанин А.Н. Правовой режим недр дна Северного Ледовитого океана // Нефть, Газ и Право. 2006. № 1. С. 39—52.



© 2002. Her Majesty the Queen in Right of Canada, Natural Resources Canada. / Sa Majesté la Reine du chef du Canada, Ressources naturelles Canada.

Сената 1821 г.; инструкция 1893 г.; нота МИД России 1916 г.; постановление Президиума ЦИК СССР 1926 г. и др.) предусмотрен ряд исключительных прав России в некоторых районах Арктики. Так, упомянутой нотой МИД России 1916 г. подтверждалась принадлежность России островов, которые «составляют продолжение к северу континентального пространства Сибири». Последним из перечисленных правовых актов объявлены территорией страны «все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной пра-

вительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенных в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32 градуса 04 минуты 35 секунд восточной долготы... и меридианом 168 градусов 49 минут 30 секунд западной долготы».

В международно-правовой теории Е.А. Коровиным предложено под термином «земля» понимать также «ледяные глыбы и омывающие их воды» в пределах обозначенного полярного сектора³. Однако российскими законами в отличие от канадских не предусмотрен контроль над природными богатствами всего арктического сектора, обозначенного постановлением 1926 г.

 $^{^3}$ См., например: Лахтин В.Л. Права на северные полярные пространства. М., 1928; Коровин Е.А. СССР и полярные земли // Советское право. 1926. № 3. С. 46.

Правовая основа позиции Канады

На протяжении десятилетий Канада посредством национального законодательства и международных договоров последовательно и эффективно

отстаивает национальные права в Арктике. Канадский арктический сектор обозначается на всех официальных картах (с 1904 г.)

...российскими законами в отличие от канадских не предусмотрен контроль над природными богатствами всего арктического сектора, обозначенного постановлением 1926 г.

линией, используемой для обозначения государственной границы. Природоохранная мотивация целевой юрисдикции государства в морских пространствах арктического сектора не противоречит императивным нормам международного права.

Подход к определению термина «полярный сектор арктического государства» представляется наиболее реалистичным с точки зрения соответствия нормам как современного международного права, так и действующего в течение столетий национального законодательства двух крупнейших арктических государств. Так, профессор А.Н. Вылегжанин, обобщая зачастую противоречивые взгляды на содержание понятия «арктический сектор», отмечает:

«...Считается признанным, что... соответствующее арктическое государство осуществляет в... секторе определенную целевую юрисдикцию (прежде всего для защиты хрупкой арктической окружающей среды, сохранения биоразнообразия, экосистемного равновесия и т.д.); за пределами территориального моря арктического государства ледяные и водные пространства такого сектора государственную территорию не составляют. Равным образом пределы полярных секторов арктических государств не являются государственными границами; сектор — это прежде всего зона реализации исторически сложившихся оборонных, особых экономических, природоресурсных и природоохранных интересов конкретного арктического государства... Не является пробелом в международном праве и режим тех частей полярных секторов, установленных канадским и отечественным законодательством, которые круглый год спаяны льдами и в которых судоходство в общепринятом смысле не осуществлялось и не осуществляется. За устойчивое развитие этих частей полярных секторов первоочередную ответственность несет соответствующее арктическое государство»⁴.

Здесь уместно не только процитировать Принцип 7 известной Стокгольмской Декларации ООН от 16 июня 1972 г.: «Государства принимают все возможные меры для предотвращения загрязне-

ния морей веществами, которые могут поставить под угрозу здоровье человека, нанести вред живым ресурсам и морским видам, нанести ущерб удобствам или создать препятствия для других законных видов использования морей». Скорее

надо отослать читателя к обширной юридической литературе по защите окружающей среды и современным тенденциям развития международно-

го экологического права. Сюда органично вписывается правовая позиция Канады: защищать окружающую среду в ее арктическом секторе — это и право, и обязанность Канады.

Кроме национальных законодательных актов, международных соглашений Канады, ее позиция подкрепляется также заявлениями политиков, военных, фактическими действиями по усилению государственного контроля в арктическом секторе Канады.

Можно предложить следующую классификацию источников права, на которые опирается Канада в вопросе обоснования своих исключительных прав.

К первой группе относится Закон о Северо-Западных территориях (в ред. 1925 г.) и иные принятые на основе секторального подхода акты — своего рода юридический стержень дальнейших актов Канады по правовому режиму ее арктического сектора.

Во вторую группу включены специальные законы о судоходстве в арктических водах и принятые в соответствии с ними подзаконные нормативные правовые акты, а также Приказ от 10 сентября 1985 г.⁵, установивший прямые исходные линии по периметру Канадского Арктического архипелага.

К третьей (международно-правовой) группе оснований относятся международные договоры Канады, в которых содержится упоминание об исключительных правах Канады в ее арктическом секторе, например:

Соглашение между Правительством Канады и Правительством Соединенных Штатов Америки о сотрудничестве в Арктике 1988 г.⁶;

⁴ *Вылегжанин А.Н., Гуреев С.А., Иванов Г.Г.* Международное морское право. М., 2003. С. 212–213, 217.

 $^{^5}$ Territorial Sea Geographical Coordinates (Area 7) Order, S.O.R./85–872 // Canada Gazette. Part II. Vol. 119. No 20, at 3996 (10 Sept. 1985).

⁶ Canada Treaty Series 1988/29. Ottawa, 1989.

Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от налогообложения в отношении налогов на доходы и имущество 1995 г.7

В действующей редакции Закона о Северо-Западных территориях термином «территории» обозначена «вся часть Канады севернее 60-й параллели северной широты» (англ. «Territories — means the Northwest Territories, which comprise all that part of Canada north of the sixtieth parallel of north latitude»). Толкование такой формулировки позволяет допустить распространение предусмотренной данным Законом юрисдикции Канады вплоть до Северного полюса⁸.

Представляется, это не юридические пробелы, а продуманная, грамотно сформулированная воля канадского законодателя. Так, например, Законе об определении границ избирательных участков 1985 г. (Electoral Boundaries Readjustment Act) подтверждается актуальность формулировки Закона о Северо-Западных территориях посредством ссылки на нее (статья 30)⁹.

Далее, в соответствии со статьей 16 Закона о Северо-Западных территориях (в ред. 1925 г.) специальный уполномоченный в Совете вправе принимать постановления о лицензировании любого бизнеса, торговли, промышленности (в целях получения доходов государством), а также выдавать лицензии и разрешения ученым и исследователям на допуск в Территории или любую их часть и при этом определять условия для получения таких лицензий и разрешений. Среди других полномочий — постановления по вопросам осуществления правосудия и сохранения Северо-Западного заповедника. Статья 60 предусматривает ответственность «любого лица, нарушившего любое предписание» Закона или подзаконных нормативных правовых актов, в виде штрафа и (или) тюремного заключения.

В соответствии с Законом о Северо-Западном заповеднике 1906 г. (Northwest Game Act) 10 в 1925 г. был создан охотничий Заповедник Арктических островов 11 . Создание заповедника имело целью

подтвердить уже существовавшую юрисдикцию Канады в арктическом секторе. Такой вывод можно сделать, проанализировав комментарии министров и иных должностных лиц¹²:

«Мы спокойно и скромно пытаемся сохранить наше территориальное право... Мы должны защитить коренное население», — отмечает министр внутренних дел Канады К. Стюарт.

«Создание этого Заповедника и его появление на наших картах... служит для уведомления всего мира, что район между 60-м и 141-м меридианами, прямо до Полюса, находится во владении и занят Канадой», — пишет специальный уполномоченный по Северо-Западным территориям и Юкону О.С. Финни.

Этот заповедник «должен доказать утверждение нашего суверенитета на Севере», — говорит заместитель министра иностранных дел О.Д. Скелтон, который указал на национальное законодательство как одну из предпосылок возникновения государственного суверенитета («Aside from its immediate purpose, this Preserve should prove of distinct value as an assertion of our sovereignty in the North, and it is all the more valuable because apparently arising as a normal active police administration»).

Два указа (order-in-council, т.е. правительственных распоряжения, не требующих рассмотрения их парламентом) от 19 июля 1926 г. и от 15 мая 1929 г. установили границы заповедника в соответствии с границами арктического сектора. Соответственно это распространило действие национального регулирования в том числе и на морские пространства. В Заповеднике Арктических островов запрещались охота, установка капканов, торговля (за исключением деятельности коренного населения). Запрещался допуск любых организаций и посторонних лиц («corporations or newcomers»). Разрешение могло выдаваться специальным уполномоченным по Северо-Западным территориям; специально оговаривалось, что цель деятельности не могла быть несовместимой с интересами коренного населения заповедника.

Национальное законодательство Канады, устанавливающее особый правовой режим арктического сектора, «подкрепляется» юридической аккуратностью и на уровне международных договоров. Например, в подписанном 5 октября 1995 г. в Оттаве Соглашении между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от налогообложе-

 $^{^7}$ СЗ РФ от 23 июня 1997 г. № 25. Ст. 2805.

⁸ R.S., 1985. C. N-27, s. 2; 1993, c. 28, s. 77, c. 41, s. 9; 2002, c. 7, s. 219(E).

 $^{^9}$ R.S., 1985. C. E-3 (с изм. и доп.: R.S., 1985, c. E-3, s. 30; 1993, c. 28, s. 78; 1998, c. 15, s. 25.). 10 R.S.C. 1906. C. 151.

¹¹ P.C. 1146. July 19, 1926 // Canada Gazette. July 31.1926.

 $^{^{12}}$ Цит. по: Constance D. Hunt. The Development and Decline of Northern Conservation Reserves // Arctic Land Use Issues. Nov. 1976.

ния в отношении налогов на доходы и имущество дано следующее определение:

- «термин «Канада», используемый в географическом смысле, означает территорию Канады, включая:
- і) любую область вне территориальных морей Канады, которая в соответствии с международным правом и законодательством Канады является областью, в пределах которой Канада может осуществлять права в отношении морского дна и недр и их природных ресурсов;
- іі) море и воздушное пространство над областями, упомянутыми в подпункте (і), в отношении любой деятельности, осуществляемой в связи с разработкой или добычей соответствующих природных ресурсов» (статья 3).

В данном случае подобная юридическая техника полностью соответствует проводимой Канадой в целях защиты своих интересов политике: воздерживаясь от прямого провозглашения суверенитета над всем канадским сектором, Канада аккуратно избегает действий, свидетельствующих об отказе от «подразумеваемых» границ арктического сектора, обозначенных на всех официальных картах в качестве государственных. В таком правовом поле иностранному государству «недозволительно начинать, к примеру, разведку минеральных ресурсов без разрешения Канады в ее арктическом секторе, хотя бы и у Северного полюса» 13.

Представляется, в интересах России целесообразно учитывать канадский опыт отстаивания прав на целевую юрисдикцию в арктическом секторе, границы которого были обозначены постановлением Президиума ЦИК СССР 1926 г. Если исходить из того, что интернационализация высокоширотных районов в Российском арктическом секторе за 200-мильным пределом не отвечает национальным интересам, следует признать, что правовой режим Северного Ледовитого океана не должен приравниваться к режиму любого иного района Мирового океана, равно как не должна завышаться оценка Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в ряду источников международного права, применимых к Арктике.

В связи с этим уместно говорить о желательности большей осмотрительности и аккуратности со стороны законодательной и исполнительной власти в вопросах, связанных с пределами национальных природоресурсных притязаний в Арктике.

Так, например, в Федеральном законе от 26 февраля 1997 г. № 42-ФЗ «О ратификации Соглашения

между Правительством Российской Федерации и Правительством Канады об избежании двойного налогообложения и предотвращении уклонения от налогообложения в отношении налогов на доходы и имущество» предусмотрена оговорка, которая отражает подход к интернационализации Арктики, а не исторические права России и Канады в Арктике: «Российская Федерация заявляет, что Соглашение ... не затрагивает определение компетенции прибрежного государства в пределах морских пространств, прилегающих к его территориальному морю, которая регулируется в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву»¹⁴. Хотя, если исходить из стремления сохранить секторальные границы постановления 1926 г., еще раз подтвердить интересы в Арктике, оптимальным решением была бы, напротив, не такая оговорка к Соглашению с Канадой, а консолидация с позицией Канады, выработка единой правовой позиции на уровне двусторонних договоренностей.

Приведем другой пример. В 2002–2003 гг. МПР и МИД России подготовили и представили в ООН заявку России на внешнюю границу континентального шельфа, согласно которой часть дна в арктическом секторе должна была бы стать международным районом морского дна. На заседании «круглого стола» в 2005 г. в Совете Федерации профессор С.А. Гуреев критиковал факт подачи заявки, обосновав юридическую неоптимальность и ошибочность ведомственной инициативы с точки зрения стратегических интересов России. Эта критика была поддержана и заместителем председателя Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации профессором Г.К. Войтоловским¹⁵.

Международно-правовое регулирование транспортировки арктических полезных ископаемых

Морская транспортировка добытых в Арктике полезных ископаемых может осуществляться судами или по трубопроводу (проложенному по дну Северного Ледовитого океана или в его льдах), в том числе трансграничному, т. е. пере-

 $^{^{13}}$ Вылегжанин А.Н. Правовой режим недр дна Северного Ледовитого океана // Нефть, Газ и Право. 2006. № 1. С. 41.

¹⁴ СЗ РФ. 1997. № 9. Ст. 1025.

¹⁵ См. подробнее: Гуреев С.А., Буник И.В. О необходимости подтверждения и правового закрепления исключительных прав России в Арктике // Морская деятельность Российской Федерации: состояние и проблемы законодательного обеспечения / Под ред. В.А. Попова. М., 2005. С.162–163; Войтоловский Г.К. Теория и практика морской деятельности. Вып. 5. М., 2005. С. 222.

секающему по крайней мере одну государственную границу.

Правовое регулирование транспортировки углеводородов в Арктике имеет свою специфику вследствие ряда обстоятельств. Как уже отмечалось, в Арктике осуществляют свою юрисдикцию два арктических государства, имеющих самое протяженное побережье в Северном Ледовитом океане — Российская Федерация и Канада.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. специально не устанавливает правовой режим Арктики, имея в виду то, что вопросы использования арктических пространств достаточно предметно

и эффективно регулируются исторически на национальном уровне. Применимость к Арктике норм Конвенции

...в интересах России целесообразно учитывать канадский опыт отстаивания прав на целевую юрисдикцию в арктическом секторе...

ООН по морскому праву 1982 г. имеет определенную специфику. В настоящее время целевая юрисдикция арктических государств осуществляется прежде всего для защиты хрупкой арктической окружающей среды, сохранения биоразнообразия, экосистемного управления и т.д. По смыслу законодательства двух арктических стран — Канады и России — их секторы остаются зоной реализации исторически сложившихся оборонных, особых экономических, природоресурсных и природоохранных интересов конкретного арктического государства 16.

Анализ законодательной практики сопредельных к арктическому региону стран (Канады, России, США, Дании, Норвегии), касающейся установления правового режима Арктики и регулирования всех видов деятельности в ее пределах, позволяет сделать вывод о том, что общий правовой режим региона, обособленного в географическом и политико-административном отношениях, формировался под воздействием ряда факторов природного, исторического, экономического, демографического и военно-политического порядка. Особенности геополитического положения арктических государств обусловили их заинтересованность в осуществлении надзора над всеми видами деятельности, проводимой в прилегающих арктических водах.

Северный морской путь Российской Федерации, шхерный морской путь «Индрелея» Норвегии, Северо-Западный проход Канады объединяет то, что все они являются историческими национальными морскими путями указанных государств (и не являются международными проливами), так как находятся в стороне от путей международного судоходства или ведут к их историческим заливам и морям.

Арктические государства стремятся усилить роль национального законодательства в общем правовом режиме прилегающих к их побережью районов Арктики. Данное стремление легко объяснить: ведь в случае аварий, связанных с утечкой углево-

дородов, больше всего пострадают именно арктические государства. Первый проект правил Международной мор-

ской организации (ИМО) для судов, находящихся в арктических водах, был предложен в 2002 г. ¹⁷. Неизвестно, сколько времени пройдет, прежде чем будет утвержден окончательный вариант, в какие сроки правила вступят в силу, и вступят ли вообще. Вместе с тем канадское национальное законодательство вот уже более 30 лет эффективно регулирует деятельность в Арктике, снижая экологические риски.

Идеи интернационализации Арктики вообще и арктических судоходных путей (Северного морского пути и Северо-Западного прохода), в частности, не получили поддержки в актах национального и международного права. В настоящее время международное сотрудничество государств по вопросам защиты окружающей среды Арктики и ее устойчивого развития ограничено рамками деятельности Арктического совета, созданного в качестве международного форума. Выбор такой организационной структуры соответствует современной практике неформального межгосударственного сотрудничества и оказывает существенное влияние на то, как Совет выполняет свои функции.

В Арктическом совете и его вспомогательных органах возможно обсуждение важных вопросов с учетом того, что решение принимается на основе консенсуса всеми восемью арктическими странами. Поэтому решения устраивают всех участников и выполняются всеми¹⁸. Реализация любых инициатив возможна только после одобрения министров арктических стран. Старшие должностные лица по Арктике (англ. senior arctic officials), руководящие работой Арктического совета, лишь подготавливают предложения для передачи их на утверждение министров. Таким об-

¹⁶ *Вылегжанин А.Н., Гуреев С.А., Иванов Г.Г.* Международное морское право / Отв.ред. С.А. Гуреев. М., 2003. С. 213. См. также: *Малеев Ю.Н.* Международное право. Глава 6 / Отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. М., 1999. С. 125.

 $^{^{17}}$ Draft MSC/MEPC Circular on Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters // DE 45/27/Add. 2. 1 July 2002.

¹⁸ Declaration on the Establishment of the Arctic Council, 35 ILM 1387 (1996), а также Arctic Council Rules of Procedure. Rule 7.

разом, Арктический совет представляет из себя скорее форум для обмена мнениями, а не орган, регламентирующий деятельность в Арктике. Арктический совет не ограничивает правотворческие и правоприменительные функции арктических государств, в том числе и по установлению правового режима транспортировки углеводородов 19. Государства по отдельности или коллективно могут действовать независимо от Арктического совета.

Вышеизложенное позволяет сделать вывод: в международном праве признается, что вопросы использования арктических пространств, вопросы транспортировки арктических углеводородов регулируются прежде всего на национальном уровне; международное право санкционирует более строгие национальные меры арктических государств по защите окружающей среды Арктики.

Вместе с тем в силу ряда причин прокладка и эксплуатация трубопроводов в Арктике должны осуществляться с учетом не только норм национального, но и международного права.

Во-первых, экспорт углеводородов предполагает прокладку трансграничных трубопроводов; при этом возможна разработка соответствующего типового международного соглашения о режиме трансграничного трубопровода²⁰.

Во-вторых, существует ряд международных договоров, регулирующих морскую нефтегазовую деятельность вообще и в Арктике, в частности (например, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г. (МАРПОЛ 73/78), Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.).

В-третьих, в рамках Арктического совета осуществляется международное сотрудничество в Арктике (главным образом по вопросам защиты окружающей среды и устойчивого развития).

Правила морской нефтегазовой деятельности в Арктике 1997 г. (Arctic Offshore Oil and Gas Guidelines). Относительно правового режима арктических трубопроводов интерес представляют Правила морской нефтегазовой деятельности в Арктике 1997 г., принятые в соответствии со Стратегией защиты окружающей среды Арктики (АЕПС) (далее — Правила) министрами Канады, Дании, Исландии, Финляндии, России, Швеции, Норвегии и США по итогам Четвертой министерской встречи по защите арктической окружающей среды в июне 1997 г.

Принятие Правил предполагает, что дальнейшее совершенствование регулирования может быть оформлено национальным законодательством. На национальном уровне могут быть установлены более строгие требования, что особо подчеркивается в Правилах. Правила адресованы не только национальным органам власти, но и нефтегазовым компаниям. Правила применимы и к морской транспортировке углеводородов по трубопроводу из месторождений, находящихся в Арктике.

В Правилах перечисляются принципы морской нефтегазовой деятельности в Арктике и раскрывается их содержание:

- принцип осторожного подхода (Principle of the Precautionary Approach);
- принцип «загрязнитель платит» (Polluter Pays Principle);
- принцип устойчивого развития (Sustainable Development).

Правила предписывают установку, эксплуатацию и поддержание трубопроводов способами, которые не создают неоправданных затруднений для иных видов использования морского дна. До принятия стандартов проектирования арктических трубопроводов Правила обязывают учитывать в процессе проектирования информацию о таянии льдов, иные особенности ледовой обстановки, систему катодной защиты трубопроводов, возможность контроля качества и профилактического обслуживания.

Операторы арктических трубопроводов должны иметь план действий при разливе нефти в случае повреждения трубопровода. В плане должны быть указаны лица, привлекаемые к действиям в чрезвычайных ситуациях (представители государственных и частных структур, организаций здравоохранения, ученые, пострадавшие коренные жители, доверенные лица нефтегазовой компании и иные лица, потенциально могущие пострадать от аварии или оказать содействие в ликвидации последствий). План должен содержать подробные сведения, имеющие значение в случае действий при разливе нефти (например, глубина воды; карты; предписания по транспортировке, хранению и захоронению разлившейся нефти; перечень необходимого для ликвидации последствий оборудования и др.).

¹⁹ См. подробнее: Bloom E. Establishment of the Arctic Council // 93 AJIL. 712 (1999).

 $^{^{20}}$ См.: Николаев А.В. Правовой режим подводных трубопроводов (некоторые аспекты международного и национального права) // МЖМП. Спецвыпуск. Май 2006 г. С. 123–135.

Правила также регулируют процесс прекращения эксплуатации и демонтажа трубопровода. Проект демонтажа трубопровода должен быть предусмотрен на стадии проектирования и пересмотрен непосредственно при прекращении использования трубопровода. В случае прекращения транспортировки углеводородов трубопровод либо удаляется, либо остается на морском дне in situ после промывания содержимого.

Правила и стандарты по удалению морских установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне (IMO Guidelines and standards for the removal of offshore installations and structures on the Continental shelf and in the Exclusive economic zone). B COOTBETствии со статьей 60 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Международная морская организация (ИМО) 19 октября 1989 г. приняла Правила и стандарты по удалению морских установок и сооружений, расположенных на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне²¹. Правила ИМО (п. 3.13) запрещают после 1 января 1998 г. размещение на континентальном шельфе или в исключительной экономической зоне любых установок и сооружений, если их проект и конструкция не предусматривают возможности полного удаления после прекращения использования.

Согласно Правилам ИМО прибрежное государство обеспечивает должное содержание неиспользуемых установок и сооружений над уровнем моря. При этом назначается ответственное лицо. Водяной столб над остатками частично удаленных сооружений не может быть менее 55 м (это актуально для арктических морей, глубина которых редко превышает 200 м). Информация о всех сооружениях отражается в соответствующих навигационных картах. Возможна ответственность за причинение ущерба.

Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г. Государства — участники Арктического совета (Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция) подписали и ратифицировали региональное соглашение — Конвенцию по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г. Конвенция вступила в силу 25 марта 1998 г. Помимо перечисленных стран, Конвенция ратифицирована так-

же Бельгией, Францией, Германией, Ирландией, Нидерландами, Португалией, Испанией, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии. В случае реализации проекта транспортировки углеводородов по трубопроводу в любую из упомянутых стран следует учитывать предписания статьи 5 Приложения III к Конвенции «О предотвращении и устранении загрязнения от источников на море»:

во-первых, не допускается дампинг (сброс) не используемых более морских установок и трубопроводов; не используемая более морская установка не должна полностью или частично оставаться в море без разрешения компетентного органа государства — участника Конвенции;

во-вторых, такое разрешение не выдается в случае, если не используемые более установка или трубопровод содержат вещества, способные навредить здоровью человека, живым биологическим ресурсам, морским экосистемам, отдыху или иному законному виду морепользования;

в-третьих, государство-участник, намеревающееся выдать разрешение на дампинг установок и трубопроводов, размещенных после 1 января 1998 г., должно посредством созданной в соответствии с Конвенцией Комиссии уведомить других участников о причинах дампинга для проведения возможных консультаций;

в-четвертых, государства-участники должны вести и предоставлять Комиссии записи об установках и трубопроводах, в отношении которых был осуществлен дампинг, о времени, месте и способе дампинга, а также об установках и трубопроводах, оставленных in situ.

Инвесторам следует учитывать нормы Конвенции по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г. в процессе нефтегазовой деятельности. Например, в соответствии с Конвенцией на оператора трубопровода в Великобритании был наложен значительный штраф за утечку 450 т нефти²².

Директива об оценке воздействия на окружающую среду 1985 г. (Environmental Impact Assessment Directive). В связи с тем что некоторые арктические страны являются членами Европейского сообщества, следует отметить обязательную для них Директиву об оценке воздействия на окружающую среду 1985 г. (Environmental Impact Assessment Directive)²³ с изменениями от 1997 г. Директива предусматривает обязательную пред-

²¹ IMO. Resolution A. 672(16).

²² OSPAR Commission. Annual Report on Discharges, Waste Handling and Air Emissions from Offshore Oil and Gas Installations, in 2002 // Offshore Industry Series. 2004.

²³ Council Directive 97/11/EC of 3 March 1997.

варительную оценку в том числе проектов, связанных с прокладкой трубопроводов для транспортировки углеводородов (диаметром более 800 мм и длиной более 40 км); при принятии решений учитывается общественное мнение.

Комплексное управление прибрежными зонами. Арктический район транспортировки углеводородов является районом конкурирующих видов морской деятельности: нефтегазовых разработок, судоходства, рыболовства, зверобойного промысла, туризма и т.д. Поэтому к арктическому району применима методология комплексного управления прибрежными зонами (КУПЗ)²⁴. КУПЗ представляет собой в первую очередь экономико-правовой инструмент гармонизации многочисленных противоречивых интересов прибрежных природопользователей. Методология КУПЗ разработана как ответ на обострение проблем их социально-экономического развития, приводящих к потере способности устойчивого развития одних из наиболее используемых районов в мире. КУПЗ определяется как процесс разработки и выполнения скоординированной стратегии, направленной на распределение и разделение природных, социокультурных и иных ресурсов с целью сохранения и устойчивого многостороннего использования прибрежной зоны и ее ресурсов. КУПЗ исходит из взаимосвязанности видов прибрежного природопользования и окружающей среды, на которую они потенциально воздействуют. Такое управление нацелено на преодоление фрагментарности, присущей отраслевому подходу.

КУПЗ имеет многоцелевую ориентацию: анализирует участие сторон в развитии побережий, конфликтное использование ресурсов, взаимосвязь природных процессов и человеческой деятельности, способствует связям и межотраслевой гармонизации прибрежной/морской деятельности. КУПЗ должно проводиться на государственном уровне и включать формирование институциональных рамок, необходимых для обеспечения интеграции планов развития и управления в прибрежных зонах с природоохранными целями (в том числе и в социальном аспекте) и для участия заинтересованных сторон в разработке этих планов.

Процесс планирования и управления должен носить комплексный характер и учитывать все секторные мероприятия, оказывающие воздействие на прибрежную зону и ее ресурсы и связанные с социально-экономическими и природоохранными вопросами. Это предусматривает разработку, обновление и усиление средств нормативного регулирования; совершенствование схем районирования, направленное на разделение прибрежной зоны на участки, предназначенные для определенного использования и видов деятельности; развитие управленческих программ, направленных на развитие конкретных ресурсов или конкретных участков побережья, восстановление поврежденных ресурсов, решение проблем береговой линии; создание программ поощрения новых видов экономической деятельности в прибрежной зоне и др.

Конференция ООН по окружающей среде и развитию 1992 г. рекомендовала странам, имеющим выход к морю, разрабатывать и осуществлять программы КУПЗ в соответствии со своими условиями (глава 17 Повестки на XXI век). Всемирные конференции по океанам, побережьям и островам 2001 и 2003 гг. (Париж), Всемирная встреча на высшем уровне по устойчивому развитию (Йоханнесбург, 2002 г.) подтвердили, что методология КУПЗ является эффективным механизмом выполнения положений главы 17 Повестки на XXI век.

За последние десять лет интерес к КУПЗ приобрел в мире глобальный характер. В настоящее время уже свыше 100 стран реализуют ориентированные на КУПЗ программы. Согласно подготовленному Советом Европы Модельному закону об устойчивом управлении прибрежными зонами КУПЗ означает устойчивое развитие и использование прибрежных зон, которое принимает в расчет уровень экономического и общественного развития, связанного с морем, сохранение и защиту ландшафта, хрупкого биологического и экологического баланса прибрежной зоны для настоящего и будущих поколений.

Введение КУПЗ подразумевает, в частности, необходимость институциональных и юридических мер, обеспечивающих участие всех заинтересованных сторон в принятии решений о развитии района и координации политики и действий национального, регионального и местного уровня. КУПЗ обосновывает необходимость подхода к решению возможных проблем не по мере их возникновения, а с позиции заблаговременного всестороннего исследования, учитывающего взаимодействие между всеми компонентами, составляющими окружающую среду²⁵.

Применение КУПЗ в Арктике позволит эффективнее защищать окружающую среду по трассам и Северо-Западного прохода (Канада), и Северного морского пути (Россия).

 $^{^{24}}$ См. подробнее: Комплексное управление прибрежными зонами. Правовой глоссарий / Под ред. А.Н. Вылегжанина. Рига. 2005.

²⁵ Там же. С. 59-61.

Регулирование судоходства по Северному морскому пути

Северный морской путь — основная транспортная коммуникация в Российском арктическом секторе, соединяющая Дальний Восток и западные районы страны и играющая ключевую роль в инфраструктуре экономического комплекса Крайнего Севера России и в освоении природных ресурсов Северного Ледовитого океана. Увеличение объема национальных и международных грузоперевозок по Северному морскому пути отвечает экономическим интересам нашей страны. Дальнейшее развитие судоходства и создание условий эффективного государственного управления арктическим сектором требуют развития и совершенствования нормативно-правовой базы, относящейся к этому региону. Этот процесс, несомненно, должен происходить в соответствии с нормами международного права и с учетом зарубежного правового опыта.

Ряд обстоятельств затрудняет применение в полном объеме и без каких-либо ограничений норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. к правовому режиму арктических морей России. Совершенствование правового регулирования судоходства по Северному морскому пути — задача прежде всего национального законодательства Российской Федерации. Макроэкономические перспективы использования этого судоходного пути придают упомянутой задаче особую актуальность и значение, предполагающие разработку специального федерального закона, посвященного исключительно этому вопросу.

Международно-правовым основанием для разработки такого закона являются не только права арктических государств, исторически сложившиеся и давно осуществляемые, не только суверенитет России над внутренними морскими водами, но и права, предусмотренные в статье 234 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которую Россия ратифицировала в 1997 г.²⁶

Согласно статье 234 этой Конвенции прибрежные государства имеют право принимать

и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем 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, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию. В развитие этой статьи в России должны быть приняты соответствующие нормативные правовые акты.

Разработка проекта федерального закона «О Северном морском пути» была предусмотрена еще Планом законотворческой работы Правительства Российской Федерации на 2003 г. Совету по изучению производительных сил при Президиуме РАН было поручено в связи с этим разработать проект концепции и предварительный (рабочий) вариант законопроекта²⁷.

Основной целью проекта являются подтверждение и уточнение статуса и правового режима Северного морского пути, а также связанных с эксплуатацией Северного морского пути мер по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в связи с повышенной опасностью для судоходства и угрозой экологическому равновесию от загрязнения морской среды. Законопроект составлен с учетом международного опыта разработки правовых норм и стандартов в данной области, а также национального опыта других арктических государств — США, Норвегии и особенно Канады, раньше России проявившей заинтересованность в определении статуса Северо-Западного прохода. Этот опыт представляет большой интерес и для нашей страны.

Действие закона предполагается распространить на невоенные суда, допущенные на трассы Северного морского пути, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации и суда, плавающие под флагами иностранных государств, заходящие в порты, открытые для международного судоходства (в том числе — суда, осуществляющие транспортировку углеводородов), а также на российские и иностранные военные корабли.

С точки зрения перспектив уточнения законодательного режима Севморпути интересен опыт решения схожего вопроса Канадой.

²⁶ Федеральный закон от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ «О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву» // СЗ РФ. 1997. № 9. Ст. 1013.

 $^{^{27}}$ См. подробнее: *Гуреев С.А., Буник И.В.* К концепции проекта федерального закона «О Северном морском пути» // МЖМЛ №1/2005/57.

Северо-Западный проход Канады

Правовые проблемы использования Северо-Западного прохода Канады обсуждаются уже давно, особенно в контексте оформления Канадой своих прав на Канадский арктический сектор. Позиция Канады о правовом статусе Северо-Западного прохода была ясно выражена в 1975 г. министром иностранных дел Аланом МакИчэном. Министр заявил: «Так как Северо-Западный проход Канады не используется для международного судоходства и так как арктические воды рассматриваются Канадой в качестве внутренних вод, режим транзитного прохода не применяется к Арктике»²⁸.

В качестве примера внутригосударственного законодательства по вопросам правового режима арктических пространств остановимся на канадском Законе о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г. (англ. Arctic Waters Pollution Prevention Act $1970)^{29}$ с изменениями и дополнениями (последнее от 30 апреля 2002 г.)³⁰. Канадским Законом 1970 г. определены специальные зоны для государственного контроля — «Shipping safety control zones» и установлены широкие права по контролю за загрязнением в районах на расстоянии 100 миль от любой точки канадского берега к северу от 60° северной широты (т.е. от любого канадского острова в ее арктическом секторе), тем самым Правительство Канады получило законодательную возможность осуществлять эффективный государственный контроль за соблюдением иностранцами национального законодательства Канады, прежде всего в области защиты окружающей среды.

Отметим, что вслед за принятием Закона 1970 г. последовали ожесточенные дебаты противников и сторонников распространения Канадой юрисдикции на ее арктический сектор. Резкие выпады последовали и от некоторых иностранных властей, в особенности со стороны США³¹.

Процитируем заявление Госдепартамента США в связи с принятием Закона 1970 г.:

«Международное право не дает оснований для одностороннего распространения юрисдикции на открытое море, и Соединенные Штаты не могут ни принять, ни признать распространение такой юрисдикции. Мы обеспокоены тем, что если не выступим против таких действий Канады, они будут расцениваться в качестве прецедента в других местах для других односторонних нарушений принципа свободы моря. Если у Канады есть право претендовать и осуществлять в открытом море исключительную юрисдикцию в целях защиты от загрязне-

ния и разработки ресурсов, другие страны могут претендовать на право осуществлять юрисдикцию в других целях, справедливых или нет, однако одинаково несовместимых с международным правом. В таком случае торговое судоходство было бы существенно ограниченно и была бы создана угроза для морских коммуникаций. Очевидна возможность возникновения серьезных международных противоречий и конфликтов».

В ответ на заявление Госдепартамента США была направлена официальная нота Правительства Канады. В ноте прежде всего перечислены конкретные случаи, когда США сами нарушали принцип свободы моря. В связи с этим отмечено:

«Канада оставляет за собой те же права, что присвоили себе Соединенные Штаты, определив, как лучшим образом защитить свои жизненные интересы, включая, в частности, национальную безопасность... Правительство Канады обязано выполнить свои основные обязанности перед канадским народом и международным сообществом, защитив канадскую морскую среду и живые ресурсы, предложенное законодательство имеет целью именно это... Предлагаемое законодательство основано на доминирующем праве самообороны прибрежного государства на защиту против серьезных угроз для их окружающей среды. В то время как Правительство Канады намерено открыть Северо-Западный проход для безопасной навигации, оно не может принять предложения о распространении на Северо-Западный проход режима открытого моря... Правительство Канады отвергает любые предположения о том, что Северо-Западный проход является международным судоходным путем... Правительство Канады не согласно с тем, что Арктика в целом должна подчиняться международному режиму защиты своих ресурсов, включая живые и неживые... Очевидно, что Правительство Канады не может принять участия в любой международной конференции, созванной в целях обсуждения вопросов, полностью подпадающих под канадскую национальную юрисдикцию».

²⁸ Цит. по Pharand D. Указ. соч. С. 215.

²⁹ 9 INT. LEGAL MATERIALS 543 (1970). Комментарий к Закону см.: Wilkes. International Due Process and Control of Pollution — The Canadian Arctic Waters Example. 2 J. MAR. L. & COMM. 499(1971).

³⁰ Revised Statutes of Canada. 2002, c. 10, s. 177.

³¹ См., например: Department of State Release. April 15, 1970. 64 AM. J. INT'L. L. 928 (1970); *Terrance Wills*. U.S. won't accept Canadian claims over Arctic waters // The Globe and Mail, April 10

Закон 1970 г. устанавливает ответственность судовладельца и владельца груза за сброс отходов (deposit of waste) независимо от наличия вины. В 2001 г. был принят Закон о морской ответственности (Marine Liability Act 2001). Некоторые положения этого Закона не соответствуют Закону о предотвращении загрязнения арктических вод. В частности, в Законе 2001 г. не предусмотрена ответственность владельца груза. В случае коллизии правовых норм оговорено применение норм части 6 Закона 2001 г. (статья 50).

Официальная позиция Правительства Канады относит Северо-Западный проход к внутренним историческим водам. Это означает, что Канада заявляет о суверенитете в отношении этих вод и регулирует любую деятельность в их пределах.

Вопрос о судьбе Северо-Западного прохода в связи с актуальной в наши дни перспективой таяния льдов рассматривался в докладе, представленном 19 марта 2001 г. на конференции в Уайтхорсе, посвященной проблемам суверенитета Канады в Арктике. Хотя доклад правительственного чиновника не может быть расценен как официальное заявление, имеются все основания полагать, что был обозначен общий подход Министерства иностранных дел Канады. В докладе было отмечено, что «канадский суверенитет не зависит от наличия или отсутствия льдов, а основан на праве исторических вод, возникшем после передачи Великобританией Канаде в 1880 г. Арктического архипелага. Эти воды использовались инуитами — канадскими подданными — с незапамятных времен. Канада осуществляла в отношении этих вод безусловный и постоянный суверенитет»³². При этом подчеркивалось: Канада не придерживалась концепции отождествления ледяных массивов и суши; таким образом, даже таяние льдов не повлияет на канадский суверенитет, основанный на законном статусе исторических вод, а не на факте наличия льда.

То, что действия Канады не противоречат нормам международного права, было основательно показано американскими специалистами по международному праву³³.

В соответствии с упомянутым канадским Законом о предотвращении загрязнения арктических вод 1970 г. принят ряд подзаконных нормативных правовых актов, определяющих порядок транспортировки углеводородов в Арктике. Так, например, Правила по предотвращению загрязнения с судов в Арктике (Arctic Shipping Pollution Prevention Regulations)³⁴ устанавливают технические требования к перевозящим углеводороды судам. Правила по предотвращению загрязнения арктических вод (Arctic Waters Pollution Prevention Regulations)35 предусматривают гражданско-правовую ответственность и условия освобождения от нее за сброс отходов с судов, а также за загрязнение в процессе иной деятельности, связанной с добычей углеводородов (транспортировки по трубопроводу, хранении, разработки месторождения). Верхний предел такой ответственности — 40 млн долларов.

В соответствии с Законом о судоходстве (Canada Shipping Act) 36 приняты Правила по предотвращению загрязнения нефтью (Oil Pollution Prevention Regulations) 37 . Эти правила применяются в отношении всех морских пространств, находящихся под канадской юрисдикцией.

Надзор за соблюдением канадского законодательства о транспортировке углеводородов в Арктике осуществляют инспекторы по предотвращению загрязнения (pollution prevention officers). Инспекторы вправе осматривать любые суда или сооружения, связанные с добычей и транспортировкой нефтепродуктов.

Право на регулирование судоходства по Северо-Западному проходу (в дополнение к «секторальным» обоснованиям), предусмотренное специальным национальным законодательством, получило дополнительное обоснование в связи с Приказом от 10 сентября 1985 г.³⁸, установившим прямые исходные линии по периметру Канадского Арктического архипелага. В преамбуле Приказа особо отмечен исторический факт длительности распространения канадского суверенитета на воды Канадского Арктического архипелага (Whereas Canada has long maintained and exercised sovereignty over the waters of the Canadian Arctic archipelago). В заявлении министра иностранных дел Канады было отмечено, что эти исходные линии определили «внешнюю границу канадских исторических внутренних вод»³⁹. Как известно, воды, располо-

³² Gaillard M. (Legal Affairs Bureau, Department of Foreign Affairs and International Trade). Canada's Sovereignty in Arctic Waters. March 19, 2001. Whitehorse, Yukon.

³³ См., например: *John C. Klotz.* Are Ocean Polluters Subject to Universal Jurisdiction — Canada Breaks the Ice // The International Lawyer. Vol. 6. № 4. October 1972. P. 706.

 $^{^{34}}$ Consolidated Regulations of Canada, 1978.

³⁵ Ibid.

 $^{^{36}}$ Revised Statutes of Canada, 1985; с изм. и доп.

 $^{^{37}}$ Consolidated Regulations of Canada, 1978, с посл. изм. от 21 ноября 2002 г. (SOR/2002-425).

³⁸ Territorial Sea Geographical Coordinates (Area 7) Order, S.O.R./85–872 // Canada Gazette. Part II, Vol. 119, No. 20, at 3996 (10 Sept. 1985).

 $^{^{39}}$ Заявление министра иностранных дел Д. Кларка от 10 сентября 1985 г. в Палате общин // Statement Series 85/49 at. 3.

женные в сторону берега от исходной линии территориального моря, составляют часть внутренних вод государства (ст. 8 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), равно как и «исторические» воды. Таким образом, «соединение» юридических аргументов — касательно исторических вод и прямых исходных линий — усиливает позицию Канады с точки зрения международно-правовых оснований.

В апреле 2006 г. подполковник Д. Арту, возглавляющий штаб Объединенного северного экспедиционного корпуса Канады, в интервью журналистам сообщил о политически значимом изменении наименования Северо-Западного прохода. «Теперь мы называем его «Канадские внутренние воды» (Canadian Internal Waters), — заявил подполковник, — таково полученное нами указание ... Суверенитет и безопасность Канады и канадских земель важны для Правительства, ... осуществляющего правление над тем, что считают своим»⁴⁰.

В цитируемом источнике приведены комментарии профессора М. Байерса, заведующего кафедрой мировой политики и международного права Университета Британской Колумбии. М. Байерс охарактеризовал изменение названия как «находчивое и изобретательное». В то же время ученый отметил, что значение такого изменения состоит лишь в выражении серьезности позиции; при этом основная проблема Канады — неподготовленность к защите Северо-Западного прохода против вторжения судов-нарушителей. Последние, не встретив сопротивления при несанкционированном проходе, могут свести на нет правопритязание на статус внутренних вод. Сейчас «гарантом» суверенитета остаются лишь полторы тысячи рейнджеров, вооруженных винтовками времен Второй мировой войны. Очевидно, что они не в состоянии воспрепятствовать несанкционированному проходу.

Выше уже упоминалось о планах Правительства Канады касательно усовершенствования средств наблюдения и контроля в Арктике: усиления присутствия военно-морского флота, сухопутных и воздушных войск, усовершенствования систем подводного и воздушного наблюдения (в том числе запуск в космическое пространство нового спутника)⁴¹.

В настоящее время перед Вооруженными силами Канады поставлена задача взаимодействовать с гражданскими властями в целях разработки планов действия в случае чрезвычайных ситуаций. Одновременно с этим Канадские войска Северного района переименованы в Объединенный

северный экспедиционный корпус, территориальные полномочия которого определены юридически расплывчатой формулировкой «севернее 60-й параллели». На лето 2006 г. запланированы учения в районе восточного входа на трассы «Канадских внутренних вод»⁴².

С точки зрения международного права, для Канады важно не столько нарастить военный потенциал, сколько построить юридическую аргументацию своей позиции, основанную в том числе на «эффективной оккупации» арктических пространств. Полагаем, освещаемые в канадской прессе действия (ученых, исследующих континентальный шельф, военных, контролирующих движение судов и запускающих беспилотные самолеты для наблюдения и др.) значимы для обоснования правопритязаний на арктический сектор.

В цитированных американских источниках отмечается, что время «решающего поединка» наступит тогда, когда растает лед, сковывающий Северо-Западный проход. Особо оговаривается следующее: «Другой арктический судоходный путь — Северо-Восточный проход (т.е. Северный морской путь. — Прим. авт.) вдоль северного побережья России — может первым стать пригодным судоходным путем» 43.

Арктический регион интересен для энергетических компаний своими богатыми природными ресурсами. Транснациональные компании заинтересованы в разработке месторождений и последующей морской транспортировке полезных ископаемых на судах или по трубопроводу. При этом Арктика остается районом, особо уязвимым в экологическом отношении. Разработка и транспортировка углеводородов будет происходить при повышенных экологических рисках. Специфика региона предполагает осуществление такой деятельности с учетом исторически сложившихся здесь исключительных прав арктических государств и их ответственность за состояние окружающей среды Арктики.

⁴⁰ VanderKlippe N. Northwest Passage gets political name change // The Edmonton Journal. 9 April 2006

⁴¹ Greenaway N. Tories want armed ships to patrol Arctic // The Ottawa Citizen. 23 December 2005. Sevunt L. Defence & Arms – Northwest Passage Redux // Washington Times. 13 June 2005. Weber B. Commander: Arctic defence needs airlift capacity // Canoe Cnews. 8 April 2005.

⁴² Bell J. Northern forces to beef up emergency response work // Nunatsiaq News. May 26. 2006.

⁴³ Dube R. Указ. соч.