

Анна Горохова «Развитие Севморпути — это правовая и экономическая дилемма»

О правовом статусе Северного морского пути, нерешенных юридических вопросах в Арктике и противостоянии России, Китая и США в подходах к регулированию судоходства в Мировом океане «Эксперту» рассказал эксперт по международному морскому праву Павел Гудев



Руководитель рабочей группы по исследованию политики США и их союзников в Мировом океане ИМЭМО им. Е. М. Примакова РАН Павел Гудев

ОЛЕГ СЕРДЕНЧКОВ

Ж

аркое лето волею исторического момента пришло много важных «арктических» новостей. В начале августа правительство выдало на-гора план развития Северного морского пути (СМП) до 2035 года, содержащий амбициозные целевые ориентиры по наращиванию грузооборота трассы. А чуть раньше, в конце июля, Минобороны предложило правительству распространить на военные и государственные суда иностранных государств разрешительный порядок пребывания во внутренних водах акватории СМП.

Буквально пару недель спустя стало известно о внесении на рассмотрение Конгресса США закона об Арктике, центральной задачей которого является установка на ликвидацию «российской монополии на арктическое судоходство». Кульминацией фактического противостояния в Арктике стала попытка Норвегии, ссылаясь на санкции ЕС, членом которого страна не является, заблокировать доставку российских грузов на Шпицберген — арктический архипелаг, находящийся в совместном хозяйственном ведении России и Норвегии в соответствии с договором 1920 года.

Отношения России с другими арктическими странами переживают собственный кризис. Работа Арктического совета, в котором наша страна председательствует с 2021 по 2023 год, остановлена по инициативе иностранных партнеров, обрыв связей происходит даже в научной среде, теоретически свободной от политики.

Очевидно, что противостояние России и коллективного Запада неизбежно распространится и на арктические широты, ввиду чего статус Севморпути и стратегия его развития приобретают чрезвычайную важность.

Мы решили обсудить проблемы Севморпути с необычного ракурса, нечасто в публичных дискуссиях: юридического. Наш собеседник — специалист по международному морскому праву Павел Гудев, руководитель рабочей группы по исследованию политики США и их союзников в Мировом океане ИМЭМО им. Е. М. Примакова РАН.

— Павел Андреевич, как инициатива Минобороны выглядит с точки зрения отечественного и международного морского права?

— С точки зрения нашего права это предложение может заткнуть огромную дыру в законодательстве о регулировании судоходства по трассе СМП. Кто-то говорит, что Минобороны предпринимает радикальные шаги и Россия национализирует Севморпуть. Это спекуляция. Еще говорят, что это грубое нарушение норм положений международного права и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Тоже неверно.

Что нужно понимать? Единой трассы у СМП нет, проход по нему зависит от ледовых и погодных условий, и судно или корабль могут следовать по всем акваториям, которые только предписаны Конвенцией по морскому праву. Это и внутренние воды, и территориальное море, и прилегающая зона, и исключительная экономическая зона, ИЭЗ. И согласно той же Конвенции режим прохода по ним разный. Когда Россия применяет единые правила к проходу по всему маршруту, отдельные страны, в основном США, начинают возмущаться.

— Каковы тут наши контраргументы?

— Причина первая: статья 234 Конвенции «Покрытые льдом районы» дает прибрежной стране права контроля за судоходством в районах, большую часть года покрытых льдами,

с целью недопущения загрязнения морской среды с судов. Именно поэтому мы имеем право регулировать судоходство в исключительной экономической зоне. Проблема здесь в том, что если с течением времени лед в Арктике растает, эта статья уже будет неприменима к акватории СМП.

Причина вторая: в 99 процентах случаев маршрут проходит через акватории четырех проливов Новосибирских островов и архипелага Северная Земля — Лаптева, Санникова, Вилькицкого, Шокальского. Еще в 1985 году Совет министров СССР принял постановление, когда акватории этих проливов были замкнуты прямыми исходными линиями и отнесены к категории внутренних вод на исторических правооснованиях.

Можно ли было так сделать? Можно, потому что есть три правовых критерия, когда это применимо. Первое: воды должны иметь важное оборонное и экономическое значение — это было и есть. Второе: прибрежное государство должно проецировать суверенитет над этими водами продолжительное время без всяких перерывов — тоже есть. Последнее — это молчаливое согласие других государств. Этот тезис спорный,

Единой трассы у Севморпути нет, проход по нему зависит от ледовых и погодных условий, и судно или корабль могут следовать по всем акваториям, которые только предписаны Конвенцией по морскому праву

потому что в 1960-е были попытки прохода ледоколов береговой охраны США, экспертное сообщество не только Штатов, но и других стран не согласилось с позицией России. Однако на официальном уровне до вступления в 1994 году в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 года статус проливов СМП оспорен не был.

В отношении регулирования судоходства по Севморпути Россия уважает положения Конвенции ООН по морскому праву, но считает, что его правовой статус сложился до ее принятия. Было советское, потом российское национальное законодательство. Проблема со статусом исторических вод заключается в том, что в Конвенции он недостаточно четко прописан.

Американцы же считают, что упомянутые четыре пролива — международные. Они ссылаются на два критерия. Географический — когда пролив соединяет одну

и другую части исключительной экономической зоны либо открытого моря. Здесь это действительно так. И критерий функциональный — когда пролив используется для международного судоходства. А здесь уже мы не согласны со Штатами: мы считаем, что исторически СМП использовался только для внутренних целей, но США считают, что если у проливов есть хотя бы малый потенциал для международного транзита, то критерий уже применим.

Интерес США в том, что международные проливы открыты для транзитного прохода — это очень либеральная норма международного права, которая не позволяет останавливать ни гражданские суда, ни военные корабли и самолеты, а подлодки не обязаны следовать с поднятым флагом и в надводном положении, как, например, при мирном проходе через территориальное море.

— Разрешительный порядок прохода по Севморпути уже давно действует в отношении гражданских судов. Почему на военные корабли он не распространялся и к чему может привести ужесточение этого режима?

— Да, в Законе об СМП и Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации прописано, что в отношении гражданских судов проход носит разрешительный порядок. В отношении военных кораблей до сих пор мы не запрашивали ни разрешения, ни даже уведомления. Хотя де-юре относим воды проливов СМП к категории внутренних, по которым проход может быть только

ЭКСПЕРТ № 35 29 АВГУСТА — 4 СЕНТЯБРЯ 2022

Классификация вод и дна морей в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года

Внутренние воды (ст. 8) — воды, расположенные в сторону берега от исходной линии территориального моря.

Территориальное море (ст. 2) — примыкающий к внутренним водам морской пояс, на которые распространяется суверенитет прибрежного государства, ширина которого устанавливается государством до предела, не превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий.

Прилежащая зона (ст. 33) — зона, прилежащая к территориальному морю, в которой прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый для предотвращения или наказания за нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря. Прилежащая зона не может распространяться за пределы 24 морских миль от исходных линий.

Исключительная экономическая зона (ч. V) — район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под особый правовой режим, установленный в части V Конвенции.

Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет:

a) суверенные права в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов как живых, так и неживых, в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра;

b) юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях настоящей Конвенции, в отношении:

- i) создания и использования искусственных островов, установок и сооружений;
- ii) морских научных исследований;
- iii) защиты и сохранения морской среды;

c) другие права и обязанности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

Ширина исключительной экономической зоны не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий.

Континентальный шельф (ст. 76) — морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

разрешительный. Россия опасалась его вводить применительно ко всей трассе, а не только к вышеупомянутым акваториям, потому что в Конвенции ООН по морскому праву есть статья 236 «Суверенный иммунитет», которая говорит о том, что военные и военно-вспомогательные корабли, государственные суда, находящиеся на государственной некоммерческой службе, освобождены от всех требований, которые связаны с защитой морской среды. Мы же вводили разрешительный порядок в отношении гражданских судов, используя именно экологическую риторику и положения статьи 234 «Покрытые льдом районы». Соответственно, прибрежное государство не может требовать от таких кораблей и судов возмещения экологического ущерба — такие претензии нужно направлять не капитану, а правительству государства, под чьим флагом он следует. А сам корабль задерживать, остановить, осмотреть нельзя, что бы он ни нарушил.

Почему я сказал вначале, что предложение Минобороны закроет пробел в законодательстве и регулировании. Допустим, вы американский корабль и заходите через Берингов пролив на трассу СМП. Сначала, допустим, идете где-нибудь по акватории территориального моря. Потом где-нибудь по ИЭЗ, но в конце концов оказывается, что вам нужно пройти через проливы — наши внутренние исторические воды. Запросить проход вы должны вроде бы только при приближении к ним, но поскольку это практически неизбежно, то целесообразным видится запрашивать разрешительный порядок прохода по всей трассе, как только зашли на трассу СМП.

С февраля международная ситуация изменилась, и, видимо, в Минобороны подумали, что терять уже нечего. Решили, что раз уж в любом случае корабли проходят через акватории этих проливов, то стоит ввести единый разрешительный порядок для всей трассы. Главная опасность заключается в потенциальном оспаривании этого решения США и их союзниками.

Доктрина Freedom of Navigation: ждать ли новых провокаций

— *То есть можно ожидать новых провокаций у морских границ, по примеру появления кораблей США в заливе Петра Великого в 2018 и 2020 годах?*

— Теоретически это возможно. Нужно понимать, что программа Freedom of Navigation — это стандартная практика

США. Она была запущена в 1979 году, курируют ее Пентагон и Госдепартамент. Руководствуясь ее положениями, Штаты оспаривают все претензии морских государств, даже своих союзников — Тайваня, Японии, Южной Кореи, Филиппин. Почему этот вопрос так важен для США? Они, выступая за свободу судоходства в Мировом океане, боятся создания правового прецедента.

В Арктике США важно отстоять международный статус проливов СМП и показать, что военные корабли могут проходить через них, не запрашивая никакого разрешения. Ведь если они уступят России и признают, что эти проливы являются внутренними водами, это даст повод той же Канаде отстоять свои права на регулирование судоходства по трассе Северо-Западного прохода (СЗП) Канадского Арктического архипелага, где ситуация точно такая же. Или же вопрос вообще выйдет за пределы Арктики: если можно России, почему нельзя любой другой стране, имеющей схожую ситуацию?

Появление американских кораблей в заливе Петра Великого в 2018 и 2020 годах стало лишь продолжением провокационного поведения США: подобные инциденты имели место в 1980-е, когда корабли ВМС США сделали попытку прорваться к Севастополю, затем зайти в Авачинскую бухту, а в начале 1990-х, когда уже рухнул Советский Союз, пытались войти в Кольский залив, который тоже был закрыт исходной линией и являлся внутренними водами Российской Федерации.

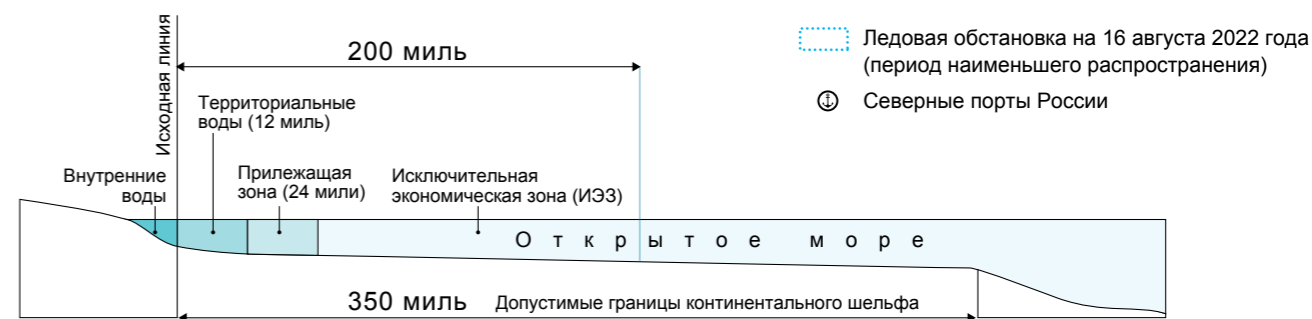
То, что американцы войдут в российскую Арктику, пока маловероятно технически, потому что у них нет серьезного ледокольного флота. При Трампе была запущена «ледокольная» программа, о которой так давно просила Береговая охрана США. Но руководство последней само признавалось: сейчас не время спорить с Россией в Арктике путем заходов в наши воды, потому что если американский ледокол где-нибудь сломается или застрянет во льдах, спасать кто его будет? Морспаслужба РФ. Весь мир будет над этим смеяться. Но если они создадут свой сильный ледокольный флот, вероятность провокаций увеличится.

— *Чем отличается китайское видение свободы судоходства от американского и насколько подход Пекина противоречит российским интересам?*

Арктика в координатах морского права



- Внутренние воды
- Территориальные воды (12 морских миль)
- Прилежащая зона (24 морские мили)
- Граница исключительной экономической зоны (200 морских миль)
- Трассы Северного морского пути (СМП)
- Морские трассы
- Северо-Западный проход



Источники: «Эксперт», Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, marineregions.org, Центр «Север» ААНИИ

0 400 миль

— Китай всегда относился к международному праву как к продукту западной цивилизации, соответствующему только чужим интересам. Нет ни одной страны, которая в таких же масштабах нарушала бы ключевые нормы и положения международного морского права, прежде всего Конвенцию 1982 года. Например, Китай ввел разрешительный порядок прохода через территориальное море, а также очень жесткую систему проведения морских научных исследований вблизи своих берегов. Китайцы путем создания опознавательной зоны ПВО (ADIZ) фактически не признают воздушное пространство над исключительной экономической зоной в качестве международного, а также выступает за запрет любых видов военно-морской деятельности в пределах ИЭЗ. В целом КНР проецирует свой суверенитет и юрисдикцию на те акватории и воздушное пространство, где их не существует.

Пока у китайцев все-таки интересы региональные, по большей части заключающиеся в защите прилегающих морских пространств. Пика развития своих военно-морских сил Китай пока не достиг: по нашим расчетам, Китай пока в два раза уступает США в области военно-морского потенциала. Но когда он подтвердит свои глобальные интересы, вполне возможно, станет в большей степени уважать положения международного морского права.

Что касается позиции Китая применительно к России, то он тоже выступает за свободу судоходства в Арктике, но что под этим имеет в виду, не совсем понятно: является ли это прямым оспариванием или просто констатацией факта? Естественно, им выгодно, чтобы режим на СМП был максимально либеральный, без разрешительного порядка и обязательной платы за ледокольную или лоцманскую проводку. Ведь все идет к тому, что китайский морской флот когда-нибудь появится и в Арктике — страна строит собственные ледоколы.

— Закрепляя разрешительный порядок прохода по СМП, мы не ведем себя как китайцы в глазах Запада? А если да, то, может, нам уже стоит не оглядываться на чужое мнение, а позволить себе следовать своим национальным интересам?

— Нет, как китайцы мы себя не ведем: они ввели разрешительный порядок в территориальном море, а мы во внутренних водах — это разные вещи. Вести себя как китайцы нельзя ни в коем случае. Представьте себе, что Россия ограничит мирный проход через территориальное море, введет опознавательные зоны ПВО, чтобы запрашивать дополнительную информацию в отношении военных бортов, даже если они не собираются заходить в пределы нашего национального воздушного пространства, или ограничит все виды военно-морских маневров и учений в пределах исключительной экономической зоны.

Какой реакции на это ждать от других стран? Они введут зеркальные ограничения в отношении нас, и тогда этот порядок нам будет уже невыгоден. Российский торговый, рыбопромысловый, научный и военно-морской флоты заинтересованы в беспрепятственном перемещении через те или иные акватории Мирового океана в соответствии с нормами и положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Транзит по СМП: размытие национального статуса

— Рост международных транзитных перевозок, который продолжает декларироваться в программных документах развития СМП, объективно сдерживается национальным правовым статусом трассы. Как разрешить это противоречие?

— Для правового статуса СМП транзит — это огромный вызов. Помните про функциональный критерий международного статуса пролива? С правовой точки зрения получается, что мы сейчас доказываем, что проливы Лаптева, Санникова,

Вилькицкого, Шокальского не международные, а внутренние исторические воды. Если по СМП пойдет международный транзит, США вполне резонно укажут, что данный правовой аргумент уже не работает. Проливы используются для международного судоходства — значит, функционируют в полной мере. И разрешительный порядок в отношении гражданских судов и военных кораблей будет противоречить Конвенции по морскому праву.

Однако я не верю в серьезный международный транзитный поток грузов по СМП. Международный транзит из Китая в Европу малоперспективен без обратной загрузки. Некоторые эксперты говорят, что у СМП огромный контейнерный потенциал. Но контейнеры — это перевозки just-in-time, которые привязаны к точному времени доставки вплоть до дня и часа. Сегодняшние ледовые и погодные условия в Арктике создают большие риски задержек. Не говоря уже о существенно более высоких издержках транспортировки грузов в высоких широтах (оплата ледокольной проводки либо большая топливность судов высокого ледового класса и так далее). Словом, в отношении транзита по Севморпути я скептик, но лучше эту тему обсуждать с экономистами.

— Может ли быть конструктивным некий компромиссный правовой режим в арктических водах планеты, в частности в акватории СМП, сочетающий в себе элементы общего владения/свободы судоходства и национальных



Несмотря на изменения климата, ледовая обстановка на Севморпути пока требует ледокольной проводки большую часть года

СЕРГЕЙ МАКСТЕМАК/РИО

Преимущества разных правовых режимов Северного морского пути

НАЦИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ РЕГУЛИРОВАНИЯ

- Более надежное обеспечение военной безопасности путем введения разрешительного прохода для иностранных военных кораблей
- Снижение рисков возникновения чрезвычайных ситуаций на море, комплекс мер защиты окружающей среды в российской Арктике
- Увеличение доходов государства от эксплуатации СМП (ледокольной и лоцманской проводки), который идет на поддержание инфраструктуры СМП

ЧАСТИЧНАЯ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ РЕЖИМА СУДОХОДСТВА

- Исчезновение споров с иностранными партнерами, а также снятие угрозы локальных столкновений, в частности, с США в рамках американской программы Freedom of Navigation
- Более активное развитие международного транзита, заинтересованность зарубежных компаний в использовании маршрута
- Более активное привлечение иностранных инвестиций в развитие инфраструктуры СМП

режимов, действующих в формате своеобразных изъятий? Чисто теоретически компромиссный подход мог бы суммировать для нашей страны выгоды транзитной модели свободного судоходства и национальной морской артерии.

— Проблема правового статуса Севморпути долгие годы заключалась в том, что позицию государства по отношению к маршруту можно было описать басней про лебеда, рака и щуку. ФСБ и Минобороны выступают за усиленный контроль, МИД, руководствуясь Конвенцией 1982 года, считает, что это некорректно, а «Росатом» или Минтранс думают, как совместить крайние позиции. С появлением Главного управления СМП, о создании которого заявили недавно, возникает надежда на единое понимание регулирования трассы и стратегии ее развития.

Развитие СМП — это правовая и экономическая дилемма. Потому что усидеть на двух стульях не получится. Придется выбирать: мы развиваем наши собственные каботажные перевозки или все-таки ждем прихода международных судоходных компаний, пусть даже из Азии, а не из Европы. Пока, вероятнее всего, Россия взяла курс на полный контроль в отношении гражданского судоходства и военного. Национальные интересы, прежде всего в области обеспечения безопасности, — в приоритете. Но разговоры о том, чтобы сделать СМП международным транзитным маршрутом и привлечь международные судоходные компании, продолжаются. Развитие международного транзитного потенциала, безусловно, потребует той или иной либерализации режима СМП. Что будет приоритетно с точки зрения нашего руководства — пока неизвестно. В сегодняшних условиях принцип «все контролировать» может быть более правильным. Посмотрим.

Пока же правовой режим СМП будет основываться на сочетании двух факторов: национальное законодательство и регулирование на его основе плюс действующие нормы международного морского права, которые будут играть, скорее, координирующую, вспомогательную роль.

Арктические споры

— Есть ли в Арктике другие незакрытые вопросы о принадлежности территорий и акваторий?

— Идентичный нашему спору о Севморпути Штаты ведут с Канадой в отношении Северо-Западного прохода, также у них

есть спор о границе в море Бофорта. Недавно был урегулирован небольшой спор Канады и Гренландии вокруг острова Ханса — маленького острова, который был, скорее, вопросом национального престижа и гордости.

Есть наложение претензий между Канадой и Россией, Данией и Россией в отношении внешних границ континентального шельфа в центральной части Северного Ледовитого океана. Мы первыми обратились в профильную комиссию, подав соответствующую заявку (представление) еще в 2001 году, и до сих пор ожидаем ее рекомендаций. Правда, нам повезло: с канадцами и датчанами были достигнуты договоренности о том, что мы не рассматриваем эту проблему как спор между странами и полностью полагаемся на рекомендации комиссии с тем, чтобы потом в двустороннем порядке определиться с разграничением.

С точки зрения некоторых экспертов, Россия и США имеют проблемное соглашение Бейкера — Шебарднадзе о разграничении в Чукотском и Беринговом морях. Оно исполняется на временной основе, и сейчас начались разговоры о необходимости его разрыва.

— Какова ваша точка зрения по этому вопросу?

— Я критически отношусь к таким предложениям. У этого документа есть свои плюсы и минусы. Соглашение Бейкера — Шебарднадзе 1990 года ругают за то, что линия от Берингова пролива по Берингову морю была проведена не совсем корректно с точки зрения нанесения на карты — с обеих сторон были использованы разные методологии. США получили определенные «территориальные» преимущества по площади ИЭЗ и континентального шельфа, но самое обидное для нас — наши рыбаки оказались лишены традиционных районов вылова. Однако благодаря этому соглашению у нас со Штатами нет никаких споров по поводу разграничений в Северном Ледовитом океане. Фактически этим соглашением была закреплена восточная секторальная граница наших владений в Арктике. Плюс мало кто помнит, но данным соглашением был положен конец спору о принадлежности острова Врангеля. Если мы сейчас этот договор денонсируем, граница перестанет существовать, что повлечет за собой неизбежные последствия.

К примеру, наша заявка в Комиссию по границам континентального шельфа основана ровно на этой линии, равно как и

Инциденты в заливе Петра Великого в 2018 и 2020 годах

5

декабря 2018 года эсминец ВМС США McCampbell прошел в непосредственной близости от залива Петра Великого в Японском море, вблизи базы Тихоокеанского флота России во Владивостоке. Так американцы провели очередную FONOP (Freedom of Navigation Operation), «операцию по защите свободы судоходства», после чего на политическом уровне заявили о «брошенном вызове чрезмерным морским претензиям России».

24 ноября 2020 года инцидент был серьезнее: эсминец John S. McCain на два километра зашел в российские территориальные воды в заливе Петра Великого. Противолодочный корабль Тихоокеанского флота России «Адмирал Виноградов» вытеснил корабль в нейтральные воды, угрожая тараном. Эта операция, по заявлению США, также была демонстрацией того, что «эта зона не является частью российских территориальных вод».

США не являются подписантами Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и не признают концепцию исторических заливов. В силу этих разногласий в заливе Петра Великого, где мы видим границу территориального моря как ровную линию, они видят загиб вдоль побережья, который и становится местом подобных провокаций.

на линии, которую мы провели с норвежцами в Баренцевом море. То соглашение 2010 года тоже для нас было и выгодным, и невыгодным одновременно. Но на уступки пришлось пойти, чтобы обозначить конечные точки наших претензий на континентальный шельф. Если границы со Штатами не будет, комиссия скажет, что не может рассмотреть российскую заявку в полном объеме, пока не будут достигнуты новые договоренности о разграничении.

— *Вы упомянули договор 2010 года о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море, который осложнил для нас оспаривание норвежских претензий на архипелаг Шпицберген. Что вы думаете об очередном обострении ситуации на Шпицбергене? И насколько нас устраивает достигнутый компромисс с норвежцами?*

— С Норвегией все интересно. Страна не является членом Евросоюза, но европейские санкции всегда поддерживает. Хотя господин Столтенберг (генеральный секретарь НАТО, премьер-министр Норвегии в 2005–2013 годах. — «Эксперт») должен нас всю жизнь благодарить за то, что в 2010 году был подписан такой выгодный для Норвегии договор о разграничении, который положил конец многолетнему спору между нашими странами. Конечно, это была дипломатическая победа норвежцев, мы же воспринимали это соглашение больше как договор о сотрудничестве (норвежцы много чего наобещали). Главные минусы этого договора не только потери наших рыбаков, но и то, что в нем нигде нет упоминания о Парижском договоре по Шпицбергену 1920 года, по которому все страны-подписанты имеют равные права на осуществление различных видов экономической деятельности как на самом архипелаге, так и в прилегающих к нему акваториях. Мы просто провели линию на карте, признав суверенитет, суверенные права и юрисдикцию Норвегии к западу от этой линии без учета особого статуса Шпицбергена. Не знаю, чем объяснить эту дипломатическую ошибку России. Теперь вот и «наслаждаемся» тем, что норвежцы все больше и больше нас со Шпицбергена выдавливают.

Впрочем, Норвегия всегда подчеркивала, что нормы и положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года стоят выше положений Договора 1920 года. Они считали, что могут на национальном уровне формировать морские зоны и режимы, которые предписаны конвенцией (территориальное море, ИЭЗ, континентальный шельф) вокруг архипелага. Россия всегда настаивала на том, что такие действия требуют как минимум согласия всех участников Парижского

соглашения, а как максимум — созыва новой конференции по Шпицбергену.

Но есть и третья правая позиция — позиция некоторых стран Запада (США, Великобритания и другие), которая, как ни странно, больше коррелирует с нашей. Они согласны с тем, что норвежцы создали предписанные конвенцией морские зоны суверенитета и юрисдикции, но права у всех участников Договора о Шпицбергене должны быть в их рамках одинаковыми и Осло не может в одностороннем порядке вводить здесь национальное регулирование тех или иных видов деятельности (рыболовство, разведка и разработка углеводородов).

Что касается последней ситуации, здесь дело как в политике, так и в логистике. Доставка грузов на Шпицберген специально идет через материковую часть Норвегии: грузы на Шпицберген идут контейнерами в северонорвежский порт через сухопутную российско-норвежскую границу, после чего их грузят на норвежские суда, а потом отправляют в Баренцбург. С правовой точки зрения запрет на пропуск российского грузового транспорта — это дискриминация, но она следует логике норвежских ограничений.

Арктика не Антарктика

— *В 1959 году был заключен международный Договор об Антарктике, предполагающий равный недискриминационный доступ всех государств на континент, к его берегам и недрам, а также его демилитаризацию. Ряд государств пытаются применить аналогичный подход в отношении правового режима Арктики. Насколько это оправдано и отвечает ли российским интересам?*

— Идея применить подобный подход родилась примерно в 2008 году или немного раньше. Ее основными лоббистами были ЕС и неарктические государства, которые хотели бы иметь равные с арктическими странами права и полномочия в регионе. Для стран «арктической пятерки» (A5) или же «восьмерки» (A8) это крайне невыгодное и даже провокационное предложение. Именно поэтому в рамках A5 была заключена Илулиссатская декларация, где было сказано, что никакого нового правового режима в Арктике не нужно, хватает и современного международного права. Плюс сами представьте демилитаризованный и безъядерный статус Арктики — а как же интересы России? Нам расформировать Северный флот? А что по этому поводу скажут США? Конечно, арктическим странам было бы выгодно заключить договор об Арктике лишь между собой, но понятно, что все международное сообщество будет против такой эксклюзивной модели управления. Поэтому сейчас принятие региональных соглашений происходит лишь в рамках Арктического совета.

— *Как, на ваш взгляд, изменился контекст сотрудничества в Арктике после 24 февраля 2022 года? Насколько серьезна фактическая заморозка работы Арктического совета?*

— Время лечит. Прогнозы будем делать уже после каких-то шагов со стороны Запада, в зависимости от того, какие проекты будут запущены. Сегодня, понятно, Запад не обсуждает с нами проекты в Арктике за «плохое поведение». Но если эти проекты будут выгодны другим арктическим странам, они столкнутся с тем, что запустить их без нас не будет никакой возможности. Как нельзя было принять решение о введении моратория на вылов водных биологических ресурсов в центральной части Северного Ледовитого океана, ввести режим регулирования судоходства через Берингов пролив, договориться о зонах ответственности в области поиска и спасания и так далее. Какие это будут новые проекты, пока не знаю. Может быть, в области «зеленого» судоходства». Это в общих интересах, и когда-нибудь придет необходимость по этому поводу поговорить.