

УДК 341.225.5(98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.130

Северный морской путь: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права (часть 2) *

© ГУДЕВ Павел Андреевич, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник

E-mail: gudev@imemo.ru

Институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, Москва, Россия

Аннотация. Во второй части работы показано, что отстаиваемый сегодня Россией режим судоходства в Арктике, в частности на трассах СМП, несмотря на оспаривание со стороны некоторого ряда государств во главе с США, является намного более либеральным по сравнению с тем, который существовал в советские годы: вплоть до мурманской речи М.С. Горбачёва 1987 г. советская Арктика была морским регионом, абсолютно закрытым для осуществления зарубежного судоходства. Закреплённый сегодня на уровне российского национального законодательства разрешительный порядок прохода действует лишь в отношении гражданских судов, а в рамках Конвенции 1982 года меры по защите морской среды от загрязнения с судов не могут быть применимы к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и судам на государственной некоммерческой службе. Однако наличие на трассах СМП акваторий со статусом внутренних исторических вод, в том числе ряда арктических проливов, плюс особый правовой статус Арктики, не сводимый исключительно к Конвенции 1982 года, позволяет России настаивать на применимости разрешительного режима и в отношении военных кораблей иностранных государств. Такой подход в значительной степени основан на практике двух государств с наиболее протяжённой береговой линией в Арктике — СССР и Канады. Плавание по трассе СМП в сегодняшних ледовых условиях пока невозможно без прохода через акваторию российских арктических проливов, воды которых отнесены СССР к внутренним на исторических правовых основаниях. Несмотря на то, что в рамках Конвенции 1982 года они могут условно рассматриваться как международные, отсутствие постоянного транзита через них позволяет не признавать их таковыми. Однако стоящая перед Российской Федерацией задача по превращению СМП в международный судоходный маршрут может привести к ослаблению текущей правовой позиции. Схожая ситуация может сложиться и в отношении правоприменимости ст. 234 «Покрытие льдом районы» Конвенции 1982 года, которая наделяет арктические страны дополнительными правами в области контроля за судоходством. Отсутствие ледового покрова в Арктике в течение большей части года способно существенно образом усилить позиции оппонентов России, настаивающих на слишком широком трактовании положений данной статьи с нашей стороны. Наконец, климатические изменения могут привести к тому, что трасса СМП станет более высокоширотной, и тогда у Российской Федерации исчезнут какие-либо правовые основания по регулированию судоходства.

Ключевые слова: Северный морской путь, Арктика, США, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, международные проливы, право мирного прохода, право транзитного прохода, внутренние воды, исторические правовые основания, свобода судоходства, национальное законодательство.

The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part II

© Pavel A. GUDEV, Cand. Sci. (Hist.), Leading Research Fellow

E-mail: gudev@imemo.ru

* Для цитирования: Гудев П.А. Северный морской путь: перспективы легитимизации национального статуса в рамках международного права (часть 2) // Арктика и Север. 2020. № 41. С. 130–147. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.130

For citation: Gudev P.A. The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part II. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 41, pp. 130–147. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.130

Primakov Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

Abstract. The second part of the paper shows that the regime of navigation in the Arctic, particularly on the NSR, defended by Russia today, is much more liberal than that which existed in the Soviet years: up to the Gorbachev's 1987 Murmansk speech the Soviet Arctic was a closed sea region for foreign navigation. Permissive order of passage established today at the level of Russian national legislation applies only to civil ships, and in the framework of the 1982 Convention, measures to protect the marine environment from pollution from ships cannot be applied to warships, military auxiliary ships, and ships on the state non-commercial service. However, the presence on the Northern Sea routes of water areas with the status of internal historical waters, including several Arctic straits, plus the special legal status of the Arctic, which is not limited exclusively to the 1982 Convention, allows Russia to insist on the applicability of the permit regime also to foreign warships. This approach is based mainly on the two states' practice with the longest coastline in the Arctic: the USSR and Canada. Navigation along the NSR in today's ice conditions is not yet possible without passing through the waters of the Russian Arctic Straits, whose waters are classified by the USSR as internal on historical legal grounds. Although under the 1982 Convention, they can be conditionally regarded as international, the lack of permanent transit through them makes it possible not to recognize them as such. However, the Russian Federation's task to turn the NSR into an international shipping route may lead to a weakening of the current legal position. A similar situation may arise concerning the enforcement of Article 234 "Ice Covered Areas" of the 1982 Convention, which gives the Arctic countries additional rights in the field of navigation control. Lack of ice cover in the Arctic during most of the year can significantly strengthen the position of Russia's opponents, who insist on a too broad interpretation of this article on our part. Finally, climatic changes may lead to the NSR becoming more latitudinal, and then the Russian Federation will lose any legal grounds to regulate navigation.

Keywords: *Northern Sea Route, Arctic, USA, UN Convention on the Law of the Sea 1982, international straits, right of innocent passage, right of transit passage, inland waters, historical legal grounds, freedom of navigation, national legislation.*

Разрешительный или уведомительный порядок прохода?

Как уже было отмечено выше, с точки зрения норм и положений Конвенции 1982 года, введение разрешительного порядка прохода через те или иные акватории, за исключением внутренних вод прибрежного государства, хоть и практикуется целым рядом стран, всё же является прямым нарушением конвенционных норм. И если рассматривать правовой режим СМП и Арктики в целом исключительно как попадающий под действие норм и положений Конвенции ООН по морскому управу 1982 года, то Российская Федерация, безусловно, весьма широко трактует свои полномочия, предоставленные ей в рамках ст. 234 «Покрытые льдом районы». В отношениях же с США, например, как с основным оппонентом нашей страны в споре о правовом статусе СМП, никуда не исчезло и продолжает действовать Совместное заявление о едином толковании норм международного права, регулирующих мирный проход 1989 года. И Россия, как правопреемница СССР, должна прямо следовать этим договорённостям.

Однако не совсем корректно сводить всё международное морское право исключительно к одной Конвенции, а именно — Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, даже несмотря на то, что она претендует на универсальный, всеобщий характер. Международный обычай продолжает оставаться основным источником международного

права. Позиция целого ряда зарубежных исследователей, согласно которой «в Арктике действуют нормы общего международного права, основным источником которого применительно к морским пространствам является Конвенция ООН по морскому праву 1982 года» [1, Гуанмяо С.], является не совсем корректной.

Правовой статус Северного Ледовитого океана сложился задолго до принятия Конвенции 1982 года при преобладающей роли обычно-правовых норм, исторических правооснований, правовой практики России и Канады как государств с самым протяжённым арктическим побережьем [2, Вылегжанин А.Н.]. Кроме того, необходимо принимать во внимание, что во время работы III Конференции ООН по морскому праву (1973–1982 гг.), в ходе которой был разработан текст Конвенции 1982 года, арктическая проблематика практически не обсуждалась, так как другие страны выражали молчаливое согласие с тем, что практика и национальное законодательство арктических государств являются основой правового режима этого полярного региона. В рамках неформальной группы пяти арктических государств, которая функционировала конфиденциально, было достигнуто согласие в отношении того, что все вопросы, касающиеся Арктики, не должны быть предметом рассмотрения Конференции [3, Вылегжанин А.Н., с. 27]. Была также достигнута негласная договорённость о том, что применимость модели Антарктики и концепции Общего наследия человечества (ОНЧ) к арктическим пространствам является неприемлемой для арктических стран. Более того, правовой режим Арктики рассматривался как не имеющий полного отождествления с режимами, которые устанавливались данной Конвенцией по отношению к другим, незамерзающим морям. Соответственно, ключевой на сегодняшний момент вывод, который часто замалчивается, состоит в том, что:

«Нет убедительных подтверждений того, что на III Конференции ООН по морскому праву согласованная воля пяти арктических государств состояла в том, что высокоширотная Арктика должна стать объектом будущей Конвенции по морскому праву. Наоборот, есть свидетельства того, что понимание этих государств было иным: оба полярных региона — Арктика и Антарктика — деликатно исключались из специального рассмотрения на Конференции; тем самым они и не рассматривались как объекты Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, причём на вполне логичных, убедительных основаниях: и Антарктика, и Арктика уже имели свой сложившийся специфический для каждого из этих регионов правовой статус (только договорной — в первом случае; также и обычно правовой — во втором)» [3, Вылегжанин А.Н., с. 29].

Если исходить из представленной выше позиции, то Российская Федерация, принимая во внимание сложившуюся десятилетиями практику и молчаливое согласие с этой практикой других государств (правда, за исключением США), безусловно, может и далее настаивать на применимости разрешительного порядка прохода через все акватории СМП,

включая территориальное море и исключительную экономическую зону, равно как на необходимости оплачивать ледокольную и лоцманскую проводки.

Следует исходить из того, что сегодняшний режим судоходства на трассе СМП и так достаточно либерализован по сравнению с советскими годами: ведь вплоть до начала горбачёвской перестройки он был фактически закрыт для международного судоходства.

Впервые идея его открытия для зарубежного транзита была озвучена ещё в 1967 г. тогдашним Министром морского флота СССР Бакаевым В.Г., но при условии оплаты обязательной ледокольной и лоцманской проводок [4, Franckx E.]. Это советское предложение не нашло отклика со стороны зарубежных судоходных компаний прежде всего в силу малой временной протяжённости навигации по трассе СМП. В 1987 г. М.С. Горбачёв в своей мурманской речи вновь анонсировал заинтересованность нашей страны в допуске иностранных судоходных компаний на трассу СМП с целью получения прибыли от эксплуатации этого транспортного маршрута. Правда, речь шла также о необходимости соблюдения ряда условий, а именно: использование обязательной ледокольной и лоцманской проводки, а также соответствие судов специальным ледовым требованиям.

В результате на сегодняшний день разрешительный порядок прохода по СМП закреплён на уровне российского национального законодательства¹. Однако он касается исключительно гражданских судов, задействованных в коммерческих перевозках. Что же касается военных кораблей, военно-вспомогательных судов и судов, принадлежащих государству и находящихся на государственной некоммерческой службе, то можно справедливо полагать, что разрешительный порядок закреплён на уровне советской, а затем и российской правовой доктрины². Отсутствие каких-либо попыток прохода по трассам СМП военных кораблей зарубежных государств на протяжении многих лет может считаться прямым свидетельством того, что отстаиваемый Россией режим судоходства не вызывал принципиальных возражений с той или иной стороны.

Однако в сентябре 2018 г. вспомогательное судно ВМС Франции «РОНА» (A603 RHONE) прошло из норвежского Тромсё до Берингова пролива через трассу СМП³, не запрашивая никакого разрешения на проход у российской стороны (судя по опубликованной информации), в том числе пройдя через пролив Вилькицкого архипелага Северная земля⁴, акватория которого рассматривается нашей страной в качестве внутренних вод, проход по

¹ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 января 2013 г. № 7 г. Москва «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». URL: <https://rg.ru/2013/04/19/pravila-dok.html> (дата обращения: 15.05.2020).

² Труды и научные взгляды наиболее квалифицированных специалистов в области международного, в частности – морского, права.

³ Флот НАТО ворвался в Русскую Арктику. URL: http://nvo.ng.ru/realty/2018-10-04/100_181004flot.html (дата обращения: 12.04.2020).

⁴ French Navy. Marine Nationale Loire-class BSAH Rhône (MMSI:227998200) #A603 is departing #CFB Esquimalt, after arriving 2018-09-26 having taken the Northern Sea Route to get there. URL: <https://twitter.com/steffanwatkins/status/1046844965190586373?s=20> (дата обращения: 20.04.2020).

которым не может быть осуществлён без официального согласия. По непонятным причинам МИД России не выступил ни с какой нотой дипломатического протеста, а реакция последовала лишь со стороны российского Минобороны: начальник Национального центра управления обороной РФ генерал-полковник М. Мизинцев заявил, что отныне проход для этих категорий кораблей / судов будет разрешён только после уведомления российских властей о целях и маршруте плавания⁵. В частности, было сказано следующее:

«Для ликвидации правового вакуума в части использования Северного морского пути организована межведомственная работа по совершенствованию российского законодательства, результатом которой станет уведомительный характер плавания иностранных военных кораблей. Работа будет завершена к началу навигации 2019 г.»⁶.

С этой целью Минобороны России были подготовлены изменения в постановление Правительства РФ от 02.10.1999 № 1102 «О Правилах плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации». Они предусматривали:

- необходимость подачи государством флага уведомления по дипломатическим каналам о планируемом проходе через территориальное море Российской Федерации в акватории СМП в срок не позднее 45 дней до предполагаемой даты его начала;
- обязательную ледовую лоцманскую проводку в территориальном море и внутренних морских водах в акватории СМП;
- обязательную ледокольную проводку в территориальном море и внутренних морских водах в акватории СМП в случае необходимости, вызванной ледовой обстановкой и получении соответствующих рекомендаций⁷.

В качестве обоснования таких нововведений была обозначена следующая основная причина. Так, в рамках ст. 234 Конвенции 1982 года «Российская Федерация в Правилах плавания в акватории СМП установила разрешительный порядок плавания судов по СМП с обязательной ледовой лоцманской и ледокольной (в случае необходимости, вызванной ледовой обстановкой) проводкой, что позволяет обеспечить безопасность торгового судоходства

⁵ Россия закрывает Севморпуть. Москва решила ужесточить правила пользования своей стратегической водной магистралью. URL: http://nvo.ng.ru/nvo/2018-12-14/2_1026_sea.html (дата обращения: 20.04.2020).

⁶ С 2019 года военные корабли смогут ходить по Севморпути только уведомив РФ. URL: <https://www.interfax.ru/russia/640154> (дата обращения: 20.04.2020).

⁷ Пояснительная Записка к проекту постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации». URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=89000> (дата обращения: 20.04.2020).

в акватории СМП. Тем не менее, «в соответствии с положениями статьи 236 Конвенции ООН, действие Правил СМП не распространяется на иностранные военные корабли и государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях (далее — корабли и суда), что обусловлено наличием у них суверенного иммунитета. Не учтены российским законодательством и особенности плавания иностранных кораблей и судов в акватории СМП через районы, находящиеся в территориальном море и внутренних морских водах Российской Федерации. При этом российские военные корабли и суда в обязательном порядке пользуются услугами ледовых лоцманов и буксиров при плавании по всей протяжённости СМП»⁸.

При анализе данных предложений может показаться, что Российская Федерация решила проигнорировать положения ст. 236, отказаться от признания иммунитета иностранных военных кораблей, ограничить право мирного прохода в их отношении через своё территориальное море, пересмотрев тем самым советско-американские договорённости 1989 г.⁹ Тем самым Россия в одностороннем порядке повышает уровень напряжения в Арктике, и может спровоцировать проведение тех или иных мероприятий в рамках американской программы Freedom of Navigation (FON).

С нашей точки зрения, можно допустить и иную трактовку.

С одной стороны, введение уведомительного порядка плавания на трассе СМП для военных кораблей иностранных государств — это безусловная либерализация режима, который сформирован десятилетиями и носил разрешительный характер, хотя и не закреплён в рамках национального законодательства. То, что Россия готова пойти именно по этому пути, а не вернуться к закрытию своей части Арктики для военного мореплавания, может рассматриваться как проявление добрых намерений, а не попытка демонстрации дополнительного контроля.

С другой стороны, введение уведомительного порядка для военных кораблей и судов на правительственной некоммерческой службе — это не просто отход от предшествующей практики, закреплённой, прежде всего, на уровне доктрины права. Это фактическое признание того, что распространение статуса внутренних исторических вод на ряд акваторий СМП (прежде всего, арктических проливов) путём установления прямых исходных линий в рамках постановлений советского правительства 1984–1985 гг., является не полностью нелегитимным. Напомним ещё раз: проход через внутренние воды прибрежного государства может носить исключительно разрешительный характер!

В Конвенции 1982 года, правда, содержится ст. 8 (2), которая гласит: «Когда установление прямой исходной линии согласно методу, предусмотренному в статье 7, приводит к включению во внутренние воды районов, которые до того не рассматривались как таковые,

⁸ Там же.

⁹ Тодоров А.А. Куда ведёт Северный морской путь? URL: https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/kuda-vedet-severnny-morskoy-put/?sphrase_id=35780334 (дата обращения: 12.04.2020).

в таких водах применяется право мирного прохода, предусмотренное в настоящей Конвенции». Если исходить из смысла этой статьи, дискуссионный характер отнесения вод арктических проливов к внутренним путём их перекрытия системой прямых исходных линий свидетельствует о том, что к этим акваториям должно быть применимо право мирного прохода, на чём уже давно настаивают зарубежные эксперты [5, Franckx E., с. 270–271].

Как ни парадоксально, но в проекте постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации» содержится именно такое положение:

«Положения пунктов 28.1. — 28.5. настоящих Правил применяются также при мирном проходе через внутренние морские воды Российской Федерации в акватории Северного морского пути, которые до установления прямой исходной линии согласно методу, предусмотренному статьёй 7 Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г., не рассматривались как таковые»¹⁰.

Противоречивость данной ситуации заключается в том, что, с одной стороны, мы отказываемся от того подхода, что ряд арктических акваторий был отнесён к категории внутренних вод на исторических правооснованиях, и готовы признать распространение на них права мирного прохода, как того требует Конвенция 1982 года. С другой стороны, мы закрепляем уведомительный характер мирного прохода через территориальное море и внутренние воды, которые до этого не рассматривались как таковые, что весьма условно коррелируется как с нормами самой Конвенции 1982 года, так и с положениями советско-американского соглашения 1989 года. Отсюда возникает резонный вопрос: а правильный ли подход был изначально выбран?

С нашей точки зрения, нет никакой необходимости в принижении того правового статуса, который был закреплён за целым рядом арктических акваторий, прежде всего проливов, как на уровне советского национального законодательства, так и правовой доктрины. Они должны последовательно рассматриваться в качестве внутренних исторических вод, проход через которые может носить исключительно разрешительный характер. Более того, отказ от этого режима и его замена на уведомительный порядок для военных кораблей, применение права мирного прохода через внутренние воды в рамках ст. 8 (2) Конвенции 1982 года может привести к размыванию правового статуса СМП в целом. Именно наличие

¹⁰ Пояснительная Записка к проекту постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации». URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=89000> (дата обращения: 20.04.2020).

акваторий, находящихся под полным государственным суверенитетом с разрешительным порядком захода в них, позволяет России придерживаться *единого* (выделено мною — Г.П.) режима судоходства на трассах СМП, несмотря на то, что он проходит через морские пространства с совершенно разным правовым статусом!

Функциональный и географический критерии оценки правового статуса проливов

Как уже отмечалось выше, позиция советского руководства в отношении уникального правового статуса СМП основывалась в том числе и на апелляции к тому факту, что он никогда прежде не использовался для международного судоходства, и, соответственно, часть арктических проливов не может быть признана международными с правом транзитного прохода.

Позиция США по этому вопросу диаметрально противоположна: они считают, что главным критерием отнесения пролива к категории международных является исключительно его *географическое* положение (соединение одной части открытого моря или ИЭЗ с другой частью открытого моря или ИЭЗ). Более того, США настаивают на том, что функциональная характеристика пролива не должна быть ограничена только одним критерием — использовался или нет для международного судоходства, а должна быть дополнена новым — может или нет потенциально использоваться для международного судоходства [6, Brubaker D., с. 267].

Позиция США, хоть и не лишённая логики, страдает определённой однобокостью. В частности, они целиком и полностью игнорируют выводы международного Суда ООН по делу о проливе Корфу (Великобритания против Албании, 1949 г.), в рамках которого географический и функциональный критерии были приняты во внимание как абсолютно равнозначные. Более того, двухсоставной тест по оценке правового статуса пролива, как предполагается, может считаться устоявшейся нормой обычного права. Неприятие Соединёнными Штатами этой данности тем более удивительно в свете того, что американцы продолжают настаивать на том, что вся Конвенция 1982 г. является кодификацией норм обычного права, а в различного рода морских спорах Вашингтон как никогда чаще других апеллирует к нормам обычного права [7, Steinberg P.].

С точки зрения некоторых экспертов, сама формулировка ст. 37 Раздела II «Транзитный проход» Конвенции 1982 года — «Настоящий Раздел *применяется к проливам, используемым для международного судоходства* (выделено мною — Г.П.) между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны» — свидетельствует о том, что речь в ней идёт исключительно о текущем, а не потенциальном (!), использовании пролива.

На сегодняшний день на уровне доктрины права нет чёткого ответа на вопрос: какой масштаб навигации через пролив необходим для того, чтобы считать его международным?

Очевидно лишь то, что нечастное или же эпизодическое использование пролива скорее свидетельствует о том, что его попадание под категорию «международного» является весьма сомнительным. Кроме того, как представляется, использование пролива только судами одного припроливного государства и отсутствие прохода через него судов под иностранными флагами, также свидетельствуют не в пользу его «международного статуса» [8, Rothwell D.].

Для присвоения «международного» статуса чрезвычайно важен масштабный подсчёт следующих критериев: общее количество судов, прошедших через пролив, их общий тоннаж, ценность груза на их борту, размер этих кораблей и судов, а также то, какими государствами-флагами они представлены [9, Pharand D., с. 34–36]. Кроме того, другие страны должны каким-то образом высказывать свою полную заинтересованность в подобного рода «международной» квалификации пролива.

Естественно, что позиция Российской Федерации строится на том, что только «текущее», а не «потенциальное» использование пролива для прохода судов под иностранными флагами делает его международным с правовой точки зрения, и к нему в таком случае должно быть применимо право транзитного прохода. Хотя, здесь стоит особо отметить, что такая логика предполагает, что по мере роста масштабов судоходства такие проливы теоретически могут быть квалифицированы в качестве международных в той или иной перспективе [6, Brubaker D., с. 267].

Для Российской Федерации это, безусловно, может значить то, что трансформация СМП в полноценный транзитный маршрут, соединяющий Северную Америку и страны ЕС с рынками Азии, может с новой силой поставить вопрос о пересмотре правового статуса ряда российских арктических проливов. В равной степени это касается и канадского Северо-западного прохода, в отношении которого США также смогут использовать более веские аргументы по его квалификации в качестве состоящего из ряда международных проливов.

Область и масштабы применения статьи 234 «Покрытые льдом районы»

Одним из ключевых элементов правовой позиции СССР и современной России в отношении СМП являются положения ст. 234 Конвенции 1982 г., в которых сказано, что:

«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* (выделено мною — Г.П.), создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести ощутимый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание су-

доходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных».

Эту статью по праву называют «арктическим исключением», так как она говорит об учёте особых экологических интересов арктических государств в области регулирования судоходства. Фактически прибрежным государствам предоставлено право вводить национальные правила по борьбе с загрязнением, которые могут быть более строгими, чем соответствующие международные стандарты. Такие полномочия значительно превышают обычную компетенцию прибрежного государства в исключительной экономической зоне (ИЭЗ). Прибрежное государство вправе регулировать проектирование, конструкцию, комплектование экипажем и оборудование судов, чего оно не может делать в обычных условиях даже в территориальном море¹¹.

Формулировка ст. 234 касается того, что государства принимают те или иные меры «в пределах исключительной экономической зоны», ставит вопрос о географических лимитах применимости данной статьи. Некоторые зарубежные эксперты настаивают на том, что данная формулировка предполагает, что действие статьи направлено на регулирование в акватории ИЭЗ, то есть за пределами 12-мильного территориального моря. С их точки зрения, положения ст. 234 не могут быть применимы к акваториям внутренних вод, территориального моря, и тем более — международным проливам.

При этом формулировка «в пределах исключительной экономической зоны», как справедливо отмечают другие эксперты, может банально означать лишь то, что такие меры могут приниматься государством на всей протяжённости акватории от береговой линии до внешней границы ИЭЗ [10, Bartenstein K.]. Данное объяснение не лишено определённой логики: как прибрежное государство, с точки зрения норм и положений современного международного морского права, может быть наделено большими полномочиями в пределах ИЭЗ, чем в пределах территориального моря?

В целом наиболее взвешенная точка зрения заключается в том, что ст. 234 небезосновательно применима ко всем морским акваториям вплоть до внешней границы 200-мильной ИЭЗ. С определённой уверенностью можно говорить в целом, что положения ст. 234 — это интегрированная в Конвенцию принципиально иная модель режима судоходства в районах, большую часть года покрытых льдом и нацеленная на приоритетную защиту уязвимой морской среды и её биоразнообразия. Режим ст. 234 — гораздо более широкой и дающий больше полномочий прибрежному государству, чем режимы мирного и транзитного проходов [10, Bartenstein K., с. 45].

Соединённые Штаты в целом готовы согласиться с национальным уровнем регулирования судоходства в водах, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией Канады и Рос-

¹¹ Михина И. Конвенция ООН по морскому праву и развитие СМП. Возможности и угрозы для России. URL: <http://russiancouncil.ru/sevmorput#mikhina> (дата обращения: 16.04.2020).

сийской Федерации, но лишь в отношении гражданских судов под американским флагом, выполняющих коммерческие рейсы. Такой вывод можно сделать, приняв во внимание тот факт, что Вашингтон спокойно реагирует на развитие канадского национального законодательства в этой области. Более того, американский Oil pollution Act (OPA 1990), если он будет применён к покрытым льдом акваториям проливов в пределах американской ИЭЗ в районе Аляски, будет иметь очень много схожего как с положениями ст. 234 Конвенции 1982 г., так и с канадским и российским режимами в области арктического судоходства, за одним лишь исключением — его действие распространяется исключительно на суда, перевозящие нефтепродукты [6, Brubaker D., с. 277].

Однако США настаивают на том, что любые ограничения, введённые в рамках ст. 234 (прежде всего это разрешительный порядок прохода через трассу СМП с обязательным использованием ледокольной / лоцманской проводки), не могут быть применимы к военным кораблям и американским судам, находящимся на государственной некоммерческой службе. Действительно, в Конвенции содержится ст. 236, которая говорит о том, что:

«Положения настоящей Конвенции, касающиеся защиты и сохранения морской среды, не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы» (выделено мною — Г.П.).

Таким образом, с одной стороны может показаться, что ст. 236 исключает из-под действия ст. 234 вышеуказанные категории судов и кораблей. Однако практика России и Канады, совпадающая в этом отношении между собой, говорит об обратном: оба государства настаивают на приоритете положений ст. 234 над положениями ст. 236. Кроме того, они ставят внутреннее национальное законодательство, применимое к Арктике, которая в свою очередь не была предметом рассмотрения III Конференции ООН по морскому праву 1973–1982 гг., выше тех или иных конвенционных норм.

Важно также отметить, что, несмотря на позицию Вашингтона, который продолжает настаивать, что любые меры по контролю над судоходством, в том числе предписанные в рамках ст. 234 Конвенции 1982 г., должны быть в обязательном порядке согласованы с международной морской организацией (ИМО), положения ст. 234 ни коим образом не предусматривают даже малейшего намёка на то, что такой вариант является обязательным или даже желательным. Как Российская Федерация, так и Канада могут принимать дополнительные меры на уровне своего национального законодательства без учёта позиции ИМО, а значит — и всего международного сообщества [11, Chircop A.; 12, Molenaar E.]. Более того, можно полагать, что привлечение любых международных инстанций или же каких-либо иных структур к регулированию судоходства в арктических водах, де-факто будет работать

на размывание и дискредитацию ст. 234, во всяком случае, в том её понимании, на котором настаивает как Российская Федерация, так и Канада.

Под эгидой ИМО был разработан и принят так называемый Полярный Кодекс, применимый к акваториям как Арктики, так и Антарктики. Его главная задача — способствовать гармонизации международного законодательства в области судоходства, в том числе путём внесения конкретных поправок и дополнений в ключевые конвенции в этой области — СОЛАС и МАРПОЛ. Однако было бы неправильно считать, что международные нормы и положения Полярного Кодекса стоят выше тех или иных национальных мер регулирования, которые предусмотрены арктическими странами в рамках ст. 234¹².

Постепенное уменьшение ледового покрова в Арктике может поставить вопрос о том, в какой мере формулировки этой статьи, а именно «наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года», будут соответствовать текущей ситуации в регионе. Освобождение акватории ИЭЗ России от ледовых условий может привести к тому, что существующие полномочия по контролю над судоходством на трассе СМП будут рассматриваться другими странами как всё менее легитимные.

С другой стороны, необходимо принимать во внимание то обстоятельство, что в ходе проведения III Конференции по морскому праву (1973–1982 гг.), итогом работы которой и стало принятие вышеуказанной Конвенции, понятия «Арктика» и «покрытые льдом районы» скорее всего рассматривались как синонимы [13, Dremuga R.]. Очевидно, что за годы выработки текста Конвенции, в частности ст. 234, никто из международных экспертов не мог принимать в расчёт гипотезу о постепенном изменении климата в Арктике в сторону его потепления, а также связанных с этим правовых последствий.

Статья 31 «Общее правило толкования» Венской Конвенции о праве международных договоров 1969 г. гласит, что «договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением (выделено мною — Г.П.), которое следует придать терминам договора в их контексте, а также в свете объекта и целей договора»¹³.

Соответственно, если подходить к прочтению положений ст. 234 исключительно на основе терминологического подхода, то можно прийти к выводу о том, что её действие распространяется лишь на области, большую часть года покрытые льдами, и наоборот — принципиально иное регулирование должно быть применимо к свободным ото льда акваториям. Несмотря на то, что в такой модели рассуждения присутствует своя логика, Венская Конвенция 1969 г. особо подчёркивает тезис об «обычном», а не терминологическом значении. А с этой точки зрения, понятия «покрытые льдом районы» и «Северный Ледовитый океан» в те-

¹² Банщикова И. Между нами тает лёд? Полярный кодекс и международное сотрудничество в Арктике. URL: http://russiancouncil.ru/blogs/estoppel/33946/?sphrase_id=16814907 (дата обращения: 12.05.2020).

¹³ Венская конвенция о праве международных договоров. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml (дата обращения: 26.04.2020).

чение многих десятилетий, как до, так и после принятия Конвенции 1982 года, рассматривались как синонимы [13, Dremluga R.].

В дополнение к данному обоснованию может быть выдвинут ещё один тезис. Согласно ему, инициатива Канады по включению в текст Конвенции 1982 года положений ст. 234, поддержанная как СССР, так и США, была продиктована стремлением окончательно узаконить на международном уровне те нормы национального законодательства, введённые этой страной¹⁴, равно как и СССР, по регулированию арктического судоходства задолго до принятия Конвенции. При этом, что немаловажно отметить, применение данных норм никак не было связано с наличием или же уменьшением ледового покрова в Арктике [13, Dremluga R.].

Уменьшение же ледового покрова в Арктике может привести к тому, что традиционные трассы СМП, сейчас проходящие по внутренним морским водам, территориальному морю и исключительной экономической зоне Российской Федерации, станут более высокоширотными. Если это произойдёт, то трасса СМП будет полностью пролегать через акватории открытого моря, то есть находиться за пределами зон суверенитета и юрисдикции Российской Федерации. Россия в таком случае уже не будет обладать никакими правовыми полномочиями по контролю над судоходством, а трасса СМП из категории национальной транспортной артерии, находящейся под её контролем, может превратиться в международный судоходный маршрут. Перестанет существовать необходимость обязательного обеспечения ледокольной и лоцманской проводкой со стороны России, регулирование судоходства будет осуществляться Международной морской организацией (ИМО) и регулироваться соответствующими международными конвенциями. Такой сценарий, конечно же, пока маловероятен, так как изменения климата вероятнее всего носят циклический характер, однако его нельзя полностью игнорировать.

Заключение

Таким образом, подводя итоги этой и предшествующей публикации, следует отметить, что позиция России в отношении СМП строится на использовании комплексного подхода, опирающегося на целую серию правовых аргументов. Каждый из них по отдельности не является основным и может быть, безусловно, в той или иной степени оспорен. Однако именно их совместное использование делает эту модель наиболее устойчивой и непоколебимой с правовой точки зрения.

Так, во-первых, Москва продолжает подчёркивать, что Конвенция 1982 года является не единственным правовым регулятором по отношению к Арктике. Правовой режим здесь сложился задолго до её принятия и преимущественно на основе внутреннего национального

¹⁴ В частности, Канада ещё в 1970 г. издала Закон о предотвращении загрязнения арктических вод (AWPPA), который стал своеобразной «новеллой» в международном морском праве, так как впервые экологическая риторика была использована в качестве обоснования дополнительных полномочий прибрежного государства по регулированию судоходства [10, Bartenstein K.]

законодательства арктических государств и норм обычного права. СМП же никогда не использовался для международного судоходства, его проливы не могут рассматриваться как международные с правом транзитного прохода, а обустройство его трассы было финансовым бременем советского / российского руководства. Именно поэтому трасса СМП квалифицируется Россией как исторически сложившаяся транспортная артерия, находящаяся под её полным государственным регулированием.

Во-вторых, использование метода прямых исходных линий привело к распространению статуса внутренних вод, в которых прибрежное государство вправе контролировать все виды морехозяйственной деятельности на целый ряд арктических акваторий, включая ключевые проливы на трассе СМП. Особый упор здесь делается на то, что эти воды отнесены к категории «внутренних» именно на исторической основе (!). России на протяжении многих десятилетий, при фактически молчаливом согласии других государств, если не считать попытки прохода ледоколов Береговой охраны США в 1960-е гг., проецировала государственный суверенитет на эти воды, и они имеют чрезвычайно важное экономическое и оборонное значение для страны.

В-третьих, это использование норм и положений, закреплённых в ст. 234 Конвенции 1982 года, называемой «арктическим исключением» в силу того, что она наделяет арктические государства преимущественными правами в области контроля за судоходством в целях недопущения загрязнения морской среды. Позиция Российской Федерации заключается в том, что приоритет ст. 234 над многими другими статьями Конвенции 1982 года позволяет ей вводить единый разрешительный режим навигации по трассе СМП, вне зависимости от того, через какие морские зоны (территориальное море, ИЭЗ) осуществляется сам проход. И, кроме того, позволяет считать, что эти ограничения одинаково применимы как к гражданским судам, так и к военным кораблям.

Москва, безусловно, никогда не сможет совсем отказаться от национального уровня регулирования судоходства на трассе СМП, так как в значительной степени это вопрос обеспечения её собственной безопасности. Именно в этом ключе стоит воспринимать предпринимаемые Москвой шаги по централизации управления судоходством на трассе СМП: от создания Администрации СМП в 2013 г. до консолидации управленческих функций в руках Росатома.

В среднесрочной перспективе, если таяние арктических льдов будет продолжаться, а число участников морехозяйственной деятельности в регионе увеличиваться, то количество потенциальных угроз безопасности может существенным образом расширяться. К уже существующим вызовам невоенного характера могут добавиться новые [14, Дынкин А.], среди которых: пиратство и вооружённый разбой; террористические акты; незаконная торговля или транспортировка стрелкового, бактериологического, химического и ядерного оружия; незаконная транспортировка наркотических средств и психотропных веществ по морю; про-

тивоправное перемещение людей по морю, включая нелегальную миграцию. Уже сейчас некоторые из этих угроз благополучно парируются усилиями ПС ФСБ России (незаконная миграция, контрабанда наркотических веществ, нелегальный ввоз / вывоз флоры и фауны). И совершенно очевидно, что любая интернационализация режима судоходства по трассам СМП, на чём могут настаивать другие, прежде всего внерегиональные страны, никоим образом не приведёт к снижению рисков и угроз в регионе, а скорее будет стимулировать их увеличение.

Можно лишь допустить, что по мере реализации поставленной задачи по превращению СМП в международный транзитный маршрут правовой статус СМП может быть частично либерализован. Это обусловлено тем, что приход сюда зарубежных судоходных компаний, вероятнее всего, потребует частичного пересмотра ограничений, введённых Москвой (разрешительный порядок прохода, плата за ледокольную и лоцманскую проводки, особые требования к судам и экипажам). Наконец, рост транзита неизбежно поставит под вопрос статус российских арктических проливов, и у России будет гораздо меньше оснований исключать их из категории международных.

Основным оппонентом России в вопросе регулирования судоходства в Арктике были и будут оставаться США. Причём в целом они готовы смириться с существующим режимом, но за одним исключением — чтобы любые нормы, ограничивающие судоходство по трассе СМП, не были применимы к американским военным кораблям и судам, находящимся на государственной некоммерческой службе, в том числе к ледоколам Береговой охраны США.

Несмотря на то, что американские политики и военные нередко заявляют о необходимости активизировать усилия Вашингтона по оспариванию правопритязаний Москвы в области контроля за судоходством на трассах СМП, в том числе в рамках программы Freedom of Navigation (FON), на сегодняшний момент можно полагать, что это всего лишь риторика, направленная на обслуживание внутренних интересов. Представителям ВМС США и Береговой охраны (БО) нужны новые корабли и ледоколы, а российская угроза выступает неплохим аргументом на этом пути.

США, конечно же, никогда не откажутся от защиты свободы судоходства в масштабах всего Мирового океана, так как этого требуют их экономические и военно-стратегические интересы, однако наиболее взвешенная точка зрения строится на том, что проведение тех или иных мероприятий в рамках программы FON, за исключением дипломатических нот протеста, пока преждевременно. Самое опасное для США заключается в том, что в случае какой-либо чрезвычайной ситуации, американским кораблям (ледоколам) может потребоваться помощь. И такая помощь может быть оказана только с российской стороны, что, без-

условно, полностью обесценит американские усилия по защите свободы судоходства¹⁵. Фактически любая неудачная попытка прохода может рассматриваться другими внешними игроками, Китаем, например, как доказательство того, что США не могут конкурировать с Россией в Арктике и что Москва может спокойно ограничивать свободу судоходства в этом морском регионе¹⁶. Более того, принимая во внимание закрытие большей части российской Арктики системами ПВО и противокорабельной обороны, любой формат операций FON в российской Арктике может поставить наши страны на грань вооружённого конфликта, в чем не заинтересована ни одна сторона. Наконец, вне зависимости от успеха или неудачи FON, Россия вправе рассматривать такие американские действия как брошенный ей вызов, на который она будет вынуждена реагировать. И эта реакция, вполне возможно, будет касаться ещё большего ужесточения режима судоходства по трассе СМП.

Для США ситуация также усложняется тем обстоятельством, что оспаривание российских правоприязнаний неизбежным образом будет крайне негативно воспринято ближайшим американским союзником — Канадой, отстаивающей национальный уровень регулирования судоходства на трассе Северо-Западного прохода (СЗП). Правда, конечно, у США ещё остаётся потенциальная возможность задействовать для оспаривания российских правил те страны, которые обладают большими, чем сами США, ледокольными возможностями: например, Швецию или Финляндию. Однако здесь возникает резонный вопрос: что принесёт последним участие в такой американской провокации? Поэтому скорее уж Китай, обладающий двумя ледоколами и отстаивающий принцип свободы судоходства в Арктике [15, Гудев П.], станет тем, кто не напрямую, но косвенно может выступить в поддержку правовой позиции США.

В целом же, несмотря на первое со времён холодной войны мероприятие по защите свободы судоходства в Баренцевом море, в котором были задействованы эсминцы ВМС США USS Roosevelt, USS Porter, USS Donald Cook и британский фрегат HMS Kent¹⁷, а также провокационные заявления правоконсервативных американских экспертов о необходимости увеличения таких операций в российской Арктике¹⁸, преобладающее мнение остаётся неизменным: пока СМП не превратился в настоящий транзитный маршрут — нет никаких веских оснований для проведения операций FON в российских арктических водах!

¹⁵ Pincus Rebecca. Rushing Navy Ships into the Arctic for a FONOP is Dangerous. URL: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2019/january/rushing-navy-ships-arctic-fonop-dangerous> (дата обращения: 12.04.2020).

¹⁶ Auerswald David. Now is not Time for a FONOP in the Arctic. URL: <https://warontherocks.com/2019/10/now-is-not-the-time-for-a-fonop-in-the-arctic/> (дата обращения: 12.04.2020).

¹⁷ US Navy sails warship into Barents Sea for the first time in three decades URL: <https://edition.cnn.com/2020/05/04/politics/us-navy-barents-sea/index.html> (дата обращения: 20.05.2020).

¹⁸ Time Right for More Freedom of Navigation Operations in the Arctic URL: <https://www.heritage.org/defense/commentary/time-right-more-freedom-navigation-operations-the-arctic> (дата обращения: 20.05.2020).

Литература

1. Сюй Г. Интересы и политика Китая в Арктике: история, правовые основы и реализация // МЭиМО. 2016. № 2. С. 52–62.
2. Вылегжанин А.Н. Становление глобального правового пространства в XXI веке // Международные процессы. 2010. Т. 8. № 2 (23). С. 15–29.
3. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества : хрестоматия в 3 томах. Том 3: Применимые правовые источники / сост. А.Н. Вылегжанин [и др.]. Москва: Аспект Пресс, 2013. 662 с.
4. Franckx E. The Shape of Things to Come: The Russian Federation and the Northern Sea Route in 2011 // The Yearbook of Polar Law. 2013. Vol. 5. Issue 1. Pp. 255–269. DOI: 10.1163/22116427-91000125
5. Franckx E. Non Soviet Shipping in the Northeast Passage, and the Legal Status of Proliv Vil'kitskogo // Polar record. 1988. No. 24 (151). Pp. 269–276.
6. Brubaker D.R. Straits in the Russian Arctic // Ocean Development and International Law. 2001. Vol. 32. Issue 3. Pp. 263–287.
7. Steinberg P. Steering between Scylla and Charybdis: the Northwest Passage as Territorial Sea // Ocean Development and International Law. 2014. Vol. 45. Issue 1. Pp. 84–106.
8. Rothwell D. International Straits and Trans-Arctic Navigation // Ocean Development and International Law. 2012. Vol. 43. Issue 3. Pp. 267–282. DOI: 10.1080/00908320.2012.698924
9. Pharand D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: a Final Revisit // Ocean Development and International Law. 2007. Vol. 38. Issue 1–2. Pp. 3–69. DOI: 10.1017/S0032247415000820
10. Bartenstein K. The Arctic Exception in the Law of the Sea Convention: a Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage? // Ocean Development and International Law. 2011. Vol. 42. Issue 1–2. Pp. 22–52. DOI: 10.1080/00908320.2011.542104
11. Chircop A., Bunik I., McConnel M., Svedsen K. Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Arctic Waters // Ocean Yearbook. 2014. No. 28. Pp. 291–327. DOI: 10.1163/22116001-02801012
12. Molenaar E. Options for regional Regulation of Merchant Shipping outside IMO, with Practical reference to the Arctic Region // Ocean Development and International Law. 2014. Vol. 35. Issue 3. Pp. 272–298. DOI: 10.1080/00908320.2014.929474
13. Dremluga R. A Note on the Application of Article 234 of the Law of the Sea Convention in Light of Climate Change: Views from Russia // Ocean Development and International Law. 2017. Vol. 48. Issue 2. Pp. 128–135. DOI: 10.1080/00908320.2017.1290486
14. Дынкин А.А. Международное сотрудничество в Арктике: риски и возможности // Вестник Российской академии наук. 2015. Т. 85. № 5-6. С. 404–411. DOI: 10.7868/S0869587315060079
15. Гудев П.А. Арктические амбиции Поднебесной // Россия в глобальной политике. 2018. № 5. С. 174–184.

References

1. Guanmyao S. *Interesy i politika Kitaya v Arktike: istoriya, pravovye osnovy i realizaciya* [China's Arctic Interests and Policy: History, Legal Ground and Implementation]. MEiMO, 2016, no. 2, pp. 52–62.
2. Vylegzhanin A.N. Stanovlenie global'nogo pravovogo prostranstva v XXI veke. [Legal Regulation in Global Politics]. *Mezhdunarodnye processy* [International Trends], 2010, vol. 8, no. 2 (23), pp. 15–29.
3. Vylegzhanin A.N. *Arkticheskiy region. Problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva. Khrestomatiya v 3-kh tomakh. T. 3. Primenimye pravovye istochniki* [Arctic Region: Problems of International Cooperation. Volume 3: Relevant Legal Sources]. Moscow, Aspekt Press Publ., 2013, 662 p.
4. Franckx E. The Shape of Things to Come: The Russian Federation and the Northern Sea Route in 2011. *The Yearbook of Polar Law*, 2013, vol. 5, iss. 1, pp. 255–269.
5. Franckx E. Non Soviet shipping in the Northeast Passage, and the Legal Status of Proliv Vil'kitskogo.

- Polar record*, 1988, no. 24 (151), pp. 269–276.
6. Brubaker D.R. Straits in the Russian Arctic. *Ocean Development and International Law*, 2001, vol. 32, iss. 3, pp. 263–287.
 7. Steinberg P. Steering between Scylla and Charybdis: the Northwest Passage as Territorial Sea. *Ocean Development and International Law*, 2014, vol. 45, iss. 1, pp. 84–106.
 8. Rothwell D. International Straits and Trans-Arctic Navigation. *Ocean Development and International Law*, 2012, vol. 43, iss. 3, pp. 267–282.
 9. Pharand D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: a Final Revisit. *Ocean Development and International Law*, 2007, vol. 38, iss. 1–2, pp. 3–69.
 10. Bartenstein K. The Arctic Exception in the Law of the Sea Convention: a Contribution to Safer Navigation in the Northwest Passage? *Ocean Development and International Law*, 2011, vol. 42, iss. 1-2, pp. 22–52.
 11. Chircop A., Bunik I., McConnel M., Svedsen K. Course Convergence? Comparative Perspectives on the Governance of Navigation and Shipping in Canadian and Russian Arctic Waters. *Ocean Yearbook*, 2014, no. 28, pp. 291–327.
 12. Molenaar E. Options for Regional Regulation of Merchant Shipping Outside IMO, with Practical Reference to the Arctic Region. *Ocean Development and International Law*, 2014, vol. 35, iss. 3, pp. 272–298.
 13. Dremluga R. A Note on the Application of Article 234 of the Law of the Sea Convention in Light of Climate Change: Views from Russia. *Ocean Development and International Law*, 2017, vol. 48, iss. 2, pp. 128–135.
 14. Dynkin A.A. Mezhdunarodnoe sotrudnichestvo v Arktike: riski i vozmozhnosti [International Cooperation in the Arctic: Risks and Opportunities]. *Vestnik Rossiyskoy akademii nauk* [Bulletin of the Russian Academy of Sciences], 2015, vol. 85, no. 5-6, pp. 404–411.
 15. Gudev P.A. Arkticheskie ambitsii Podnebesnoy [Arctic Ambitions of the Celestial Empire]. *Rossiya v global'noy politike* [Russia in Global Affairs], 2018, no. 5, pp. 174–184.

Статья принята 22.05.2020.