

ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВОВОГО РЕЖИМА АРКТИКИ

На сегодняшний день Арктика вызывает повышенный интерес у мирового сообщества. Это обусловлено тем, что есть ряд проблем, которые связаны с существующим правовым режимом Арктического пространства. Во-первых, это определение границ континентального шельфа. А во-вторых, проблема судоходства и использования Северного морского пути.

Основным документом, определяющим использование и правовое регулирование пространства Мирового океана, в том числе и Арктического морского пространства является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г (далее – Конвенция) [6, с. 607–610]. Все приарктические государства, за исключением США ратифицировали Конвенцию.

Согласно Конвенции, на арктическую зону распространяются режимы внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа и открытого моря [9]. В сфере данного деления возникает проблема расширения границ континентального шельфа в Арктическом регионе. Статья 76 данной Конвенции устанавливает, что континентальный шельф простирается за пределы территориального моря на всём протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние. Однако границы континентального шельфа могут быть увеличены до 350 морских миль, если прибрежное государство докажет, что океанское дно до определенных глубинных пределов является естественным геологическим продолжением его материковой части [1]. Стремление прибрежных стран увеличить границы континентального шельфа объясняется тем, что именно там сосредоточены большие запасы геэкономических ресурсов. По данным ООН, разведанные запасы арктической нефти составляют 100 млрд. тонн, газа – 50 трлн. куб [5]. Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом

суверенные права в целях разведки и разработки его природных ресурсов (ст.77 Конвенции) [1]. Именно по этим причинам возникают споры в определении границ континентального шельфа между приарктическими государствами: Россией, Канадой, США, Данией и Норвегией.

Российская Федерация уже больше десяти лет стремится доказать своё право на значительную территорию арктического шельфа за пределами 200 мильной зоны. После арктической экспедиции в 2007 г. у Российской Федерации появилось достаточно информации для подтверждения притязаний, которые были заявлены в 2001 г., на то, что хребты Ломоносова и Менделеева являются естественным продолжением континентального шельфа России [10]. На данную часть континентального шельфа так же претендуют Канада и Дания [11].

До вступления в силу Конвенции, Россия и Канада придерживались секторальной теории разграничения арктических морских пространств. Суть данной теории была в том, что пять приарктических государств закрепляли за собой определенный сектор арктического морского пространства, за которым они определяли особые права [4, с. 27–30]. После принятия Конвенции этот принцип перестал быть актуальным для России и Канады. Так как спорное деление Арктики на сектора отчасти отразилось в данной Конвенции. Об этом, например, свидетельствует ст. 83, в которой обозначается, что прибрежные государства имеют право на делимитацию континентального шельфа с противолежащими или смежными побережьями путём соглашения между друг другом, а если в процессе соглашения между государствами возник спор, то они обязаны урегулировать его мирными средствами [1].

Так на практике Арктический регион состоит из шести областей делимитации континентального шельфа и исключительной экономической зоны между соседними государствами: Россия – США, США – Канада, Канада – Дания (Гренландия), Дания (Гренландия) – Норвегия (Ян-Майен), Норвегия (Шпицберген) – Дания (Гренландия), Норвегия – Россия. Разграничение между Данией и Канадой [8], так же, как и между Россией и Норвегией [11] было достигнуто путём заключения соглашения. Такое разграничение морских арктических пространств путём заключения договора между государствами, не создает обязательств для государства, не участвующего в Конвенции, то есть для США [2, ст. 34].

Так же одной из отличительных черт секторальной теории было закрепление особых прав на арктический сектор прибрежными государствами. Согласно ст. 234 Конвенции прибрежные государства в покрытых льдами районах имеют право принимать недискриминационные законы по предотвращению, сокращению, и сохранению под контролем загрязнения морской среды в пределах исключительной экономической зоны, в таких законах должно быть уделено внимание судоходству [1]. Этой нормой Конвенция и установила возможность государствам устанавливать особый режим судоходства в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, чтобы избежать загрязнения окружающей среды и гибели судов. То есть ещё один принцип секторальной теории был реализован на правовом уровне.

Среди национальных интересов России одним из наиболее важных является использование Северного морского пути (*далее – СМП*) в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике.

СМП главным образом приходится на внутренние морские воды, территориальное море, исключительную экономическую зону России, лишь некоторые участки трасс приходятся и на открытое море [9]. СМП проходим в морских пространствах с различным режимом плавания: во внутренних водах действует разрешительный порядок; в территориальном море действует и право мирного прохода; а в исключительной экономической зоне и за ее пределами – свобода судоходства [1]. Вот почему установление российских правил мореплавания на протяжении всего Северного морского пути часто вызывает возражения у иностранных государств. Однако долгое время СМП не использовался иностранными судами для международного судоходства, ещё МИД СССР отмечал, что СМП пользовались только советские суда, либо суда, зафрахтованные советскими судовладельцами [8]. На сегодняшний день Северный морской путь открыт для иностранных судов, суда под иностранным флагом имеют доступ к трассам СМП на основе Правил плавания в акватории Северного морского пути под контролем Администрации СМП. То есть там действует разрешительный порядок плавания судов [3]. А если принять во внимание тот факт, что, например, в территориальном море не может быть введено каких-либо ограничений для плавания иностранных судов, особенно для военных кораблей, то несогласие с таким режимом плавания в акватории СМП является очевидной реакцией ряда государств. И установление

правил плавания по СМП требует согласия Международной морской организации [7, с. 109].

Есть только одно исключение в установлении ограничений плавания в акватории СМП, которое касается исключительной экономической зоны. Согласно ст. 234 Конвенции прибрежное государство обладает особыми правами в пределах исключительной экономической зоны в отношении предотвращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в покрытых льдом районах, где проходит Северный морской путь. Данная норма является необходимой для арктического морского пространства в связи с трудностями плавания в Арктическом регионе и большой опасностью гибели судов и загрязнения окружающей среды.

Но что касается остальных ограничений российским законодательством в акватории СМП, которые противоречат Конвенции, то они должны быть или устранены, или оговорены и одобрены Международной морской организацией. Так как Российская Федерация является участником Конвенции, то согласно ст. 26 и ст.27 Венской конвенции о праве международных договоров каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться; участник не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора [2].

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что Арктика является зоной экономических интересов многих стран. В «борьбе» за разработку арктических полезных ископаемых участвуют сейчас не только приарктические державы (Россия, США, Канада, Норвегия, Дания), но и такие страны как Финляндия, Швеция и даже Китай. Споры из-за расширения континентального шельфа в этом регионе являются одной из ключевых проблем в сфере установления правового режима в Арктики. Однако данная проблема может быть решена по средствам установления границ континентального шельфа между прибрежными государствами путём заключения договоров, что и реализуется на практике. Увеличение континентального шельфа за 200-милльную зону так же решается путём подачи заявления в Комиссию по границам континентального шельфа. Конвенция по морскому праву 1982 г. предусмотрела варианты решения спорных вопросов в сфере деления континентального шельфа. Но, например, такое ведущее государство в решение арктических вопросов как США не ратифицировали эту Конвенцию. Этот факт так же порождает

проблему среди определения правового режима Арктики, ведь США, не являясь участником Конвенции, и имеет право не соблюдать те обязательства, которые Конвенция налагает на стран-участниц.

Что же касается решения вопроса о СМП, то как уже говорилось выше, Российская Федерация должна учесть тот международный правовой опыт, который был закреплен в Конвенции по морскому праву 1982 г., в рамках своего внутреннего законодательства, и более конкретно обозначить ограничения плавания иностранных судов в акватории СМП, приняв во внимание категории вод с различным правовым режимом плавания. Данные преобразования необходимы для предотвращения возможных конфликтов, связанных с правовым режимом СМП.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982, с изм. от 23.07.1994) / Бюллетень международных договоров, 1998, №1, с.3-168.
2. Венская конвенция о праве международных договоров 1969 г. URL:http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml
3. Правила плавания в акватории Северного морского пути от 17.01.2013 №7 / Российская газета, № 86, 19.04.2013
4. Арктика: зона мира и сотрудничества / Отв.ред. – А.В. Загорский. – М.: ИМЭМО РАН, 2011.
5. Зуев А. Открытие Арктики. URL: <http://www.cdu.ru/catalog/mintop/infograf/022012/>
6. Колодкин А.Л. Арктика // Международное право / Отв.ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 2-е изд. – М.: Норма, 2007.
7. Качук В.Н., Коростелев С.В., Политико-правовые аспекты регламентации свободы судоходства в Российском секторе Арктики // Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Военная академия генерального штаба Вооруженных Сил РФ.Т. 9. Кн.2. Обеспечение национальных интересов России в Арктики. – СПб: Политехника-сервис. 2014. С.106-110.
8. Михина И.Н. Международно-правовой режим морских пространств Арктики: автореф. дисс. на соискание уч. ст. канд. юр. наук: 12.00.10. – Международное право; Европейское право. – Москва. 2003. 27 с.
9. Сиваков Д.О. Российская Арктика: способы правовой защиты // Проблемы Севера и Арктики Российской Федерации Научно-информационный бюллетень. Вып. 9.2009. С.44-48. <http://council.gov.ru/media/files/41d44f243cef107baf4f.pdf>.
10. URL: <http://www.arctic-info.ru>
11. URL: <http://www.bbc.com>