

УДК 327

СВОБОДА СУДОХОДСТВА НА БАЛТИКЕ (Риски и вызовы для Российской Федерации)¹

© 2023 ГУДЕВ Павел Андреевич

Кандидат исторических наук

*Национальный исследовательский институт мировой экономики
и международных отношений им. Е.М. Примакова (ИМЭМО) РАН*

Россия, 117997, Москва, Профсоюзная ул., 23

E-mail: gudev@imemo.ru

Поступила в редакцию 18.09.2023

После доработки 26.10.2023

Принята к публикации 14.11.2023

Аннотация. Балтийское море – важный морской регион для России с точки зрения реализации интересов в области морских перевозок. Здесь расположены пункты базирования Балтийского флота. Гражданские суда и военные корабли РФ пользуются в регионе правами, в соответствии с нормами международного морского права, прежде всего Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В работе показано, как ряд балтийских стран расширительно толкуют положения в области обеспечения национальной безопасности. Особенно это относится к военно-морской деятельности в пределах исключительных экономических зон, где должна соблюдаться свобода судоходства. Речь идет об акватории Вирусского пролива как части Финского залива. Значительно внимание в статье уделено правовому статусу Балтийских проливов. Порядок прохода через них может существенным образом отличаться в мирное время и в период международного вооруженного конфликта. Рассмотрены позиции внерегиональных стран, прежде всего США, по вопросу свободы судоходства на Балтике. Сделан вывод, что позиция Вашингтона не всегда противоречит интересам России даже в условиях противостояния.

Ключевые слова: свобода судоходства, право мирного прохода, право транзитного прохода, международное морское право, международное гуманитарное пра-

¹ Статья опубликована в рамках проекта «Посткризисное мироустройство: вызовы и технологии, конкуренция и сотрудничество» по гранту Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития (Соглашение № 075-15-2020- 783).

во, право международных вооруженных конфликтов, военно-морская деятельность, Балтийское море, Финский залив, Балтийские проливы.

DOI: 10.31857/S0201708323070082

EDN: guxqlh

Свобода судоходства – одна из шести свобод открытого моря. В положениях Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г., Конвенция) существуют различные модели реализации этой свободы, в частности право мирного прохода через акваторию территориального моря, право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства¹. В пределах исключительной экономической зоны (далее – ИЭЗ) свобода судоходства действует в той же мере, в какой она реализуется в пределах открытого моря.

Балтийское море, согласно Конвенции 1982 г., относится к категории полузамкнутых морей. В ст. 122 определено, что ««замкнутое или полузамкнутое море» означает залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщаемое с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств»². На Балтике не существует районов открытого моря, т. к. оно все перекрыто морскими зонами прибрежных государств, что свидетельствует о существовании определенного регионального режима [Овлащенко, 2012]. Страны ЕС рассматривают Балтику как зону имплементации общей – интегрированной – морской политики [Овлащенко, 2008]. Однако государства региона, включая Россию, обладают определенными правами в области торгового (гражданского) и военного судоходства.

Ряд стран региона склонен квалифицировать Балтийское море в качестве «внутреннего моря стран НАТО», что является политической, правовой и географической спекуляцией. Все чаще поднимается тема необходимости закрытия моря для российских судов, перекрытия Балтийских проливов, ограничения судоходства в Финском заливе и т. д. Цель статьи – показать, легитимны ли с правовой точки зрения эти угрозы, как они могут отразиться на интересах РФ, какие ограничения в области судоходства могут быть введены балтийскими странами.

Право мирного прохода через территориальное море и его страновые ограничения

В Совместном советско-американском заявлении о едином толковании норм международного права 1989 г., регулирующих мирный проход через территориаль-

¹ Wolfrum R. Freedom of Navigation: New Challenges. Statement. 08.01.2008. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_eng.pdf (дата обращения: 12.10.2023).

² Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 12.10.2023).

ное море, сказано: «Все суда, включая военные корабли, независимо от груза, вооружения или средств передвижения, пользуются правом беспрепятственного прохода через территориальное море в соответствии с международным правом, для чего *не требуется ни предварительного уведомления, ни разрешения* (выделено автором – Г.П.)»¹.

Конвенция 1982 г. предусматривает возможность временного приостановления права мирного прохода в определенных районах территориального моря, если это важно для безопасности (ст. 25, п. 3). На сегодняшний день понятие «безопасность» не ограничено исключительно военной сферой. Речь может идти об экологической безопасности (а значит относится к судам, эксплуатация которых несет экологические риски) или общественной безопасности (в частности, борьбе с пандемией). Кроме того, в Конвенции не раскрывается содержание понятия «временный».

Определенные ограничения действуют также в рамках национального законодательства балтийских государств [Анашкина, 2001]. Эстония закрепила положения, согласно которым информация о проходе военного корабля, судов пограничной охраны, полиции, таможни, сопровождения, научно-исследовательских, гидрографических, учебных судов и судов, выполняющего другие государственные задачи, должна быть передано по дипломатическим каналам правительству Эстонской Республики не позднее, чем за 48 часов до прохода². Эти положения были позже внесены в Закон о государственных границах 1994 г.³

Согласно законодательству Латвии, иностранные военные корабли могут заходить в пределы территориального моря после получения разрешения со стороны министерства иностранных дел, однако эти ограничения не касаются военных кораблей стран НАТО и ЕС. Разрешение запрашивается не позднее, чем за 30 дней до планируемого захода. В запросе должны быть указаны характер и цель визита, время и место посещения, название каждого иностранного военного корабля и наиболее важная информация о нем⁴.

¹ USA-USSR Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage. 23.09.1989. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rules-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage-1.doc> (дата обращения: 19.10.2023).

² Rules of Navigation of Ships Through the Territorial Sea and the Internal Waters of the Estonian Republic. 1992. URL: https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/EST_1992_Decision.pdf (дата обращения: 10.10.2023).

³ State Borders Act. 1994. URL: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/515042016001/consolide> (дата обращения: 10.10.2023).

⁴ Procedures by which Foreign Warships shall Enter and Stay in the Territorial Sea, Inland Waters, and Ports of the Republic of Latvia and Leave Them. 2016. URL: <https://www.vvc.gov.lv/en/laws-and-regulations-republic-latvia-english/cab-reg-no-108-procedures-which-foreign-warships-shall-enter-and-stay-territorial-sea-inland-waters-and-ports-republic-latvia-and-leave-them-amendments-08042021> (дата обращения: 20.10.2023).

В законодательстве Литвы, которое определяет режим судоходства в пределах территориального моря, используется не конвенциональная формулировка «мирный проход» (*innocent passage*), а «мирное судоходство» (*peaceful navigation*)¹. На практике это не означает, что право мирного прохода не признается. Единственное существенное ограничение – режим взаимности: в отношении государств, которые установили разрешительный порядок мирного прохода, со стороны Литвы действует идентичный ограничительный порядок².

Дания (помимо режима прохода через проливы) закрепила признание права мирного прохода в отношении иностранных военных кораблей и государственных судов, при этом последние приравниваются к военным кораблям. Это право действует только в мирное время, а министр обороны Дании может делать исключения из этого режима³.

Швеция изначально настаивала на уведомительном и в некоторых случаях разрешительном порядке (по дипломатическим каналам) прохода военных кораблей через свое территориальное море, за исключением ряда акваторий (например, пролив Зунд)⁴. Эти ограничения были отменены в 1995 г., однако на официальном сайте министерства иностранных дел до сих пор указано, что: «разрешение на вход в воды Швеции требуется судам иностранных государств... Соответствующий орган должен получить заявления не позднее, чем за шесть недель до запрошенного визита»⁵. Эти ограничения, скорее всего, не применяются к военным кораблям членов НАТО и ЕС.

Все вышеуказанные страновые ограничения выходят за рамки правовой модели, которая закреплена в Совместном советско-американском заявлении 1989 г, и оспариваются США⁶. Однако точка зрения Вашингтона полностью совпадает с позицией других государств: нормы Конвенции 1982 г., как соглашения мирного вре-

¹ Legislation on the territorial sea. 1992. URL:

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LTU_1992_Legislation.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

² Law of the Republic of Lithuania on the State Boundary. 1992. URL:

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/LTU_1992_Law.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

³ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace. 1999. URL:

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

⁴ Proclamation of 3 June 1966 concerning the admission to Swedish territory of foreign naval vessels and military aircraft. URL:

https://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/SWE_1966_Proclamation.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

⁵ Permission to enter Swedish airspace or waters. URL: <https://www.government.se/government-of-sweden/ministry-for-foreign-affairs/diplomatic-portal/diplomatic-guide/23.-permission-to-enter-swedish-territory/> (дата обращения: 20.10.2023).

⁶ Maritime Claims Reference Manual. URL: <https://www.jag.navy.mil/national-security/mcrrm/> (дата обращения: 12.10.2023).

мени, заменяются положениями международного гуманитарного права и его составляющих (право нейтралитета, право международных вооруженных конфликтов). Право мирного прохода может быть заменено на право простого (*mere*) прохода или ограничено/запрещено нейтральными государствами в отношении военных кораблей стран, которые считаются воюющими.

Эти положения зафиксированы в международных сводах правил, например, Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море (ст. 19), Хельсинские принципы права морского нейтралитета (п. 2.3.) и в национальных руководствах по ведению вооруженных конфликтов.

В датском руководстве сказано, что военные корабли и вспомогательные суда сторон в конфликте могут воспользоваться правом простого прохода через территориальное море нейтральных государств. Однако нейтральные прибрежные государства имеют право ограничивать или запрещать сторонам вход в свое территориальное море или проход через него, за исключением тех частей, которые составляют международный пролив, при условии, что это делается на недискриминационной основе¹.

Несмотря на то что права мирного и простого прохода схожи, основное различие заключается в том, что прибрежное государство обладает большей степенью регуляционных (а точнее дискреционных) полномочий в отношении ограничения или запрещения простого прохода, чем в отношении мирного прохода [Farrant, 2014: 209–213].

Для России в случае ограничений всегда остается возможность прохода за пределами внешней границы территориального моря через акваторию ИЭЗ балтийский стран, где должна соблюдаться свобода судоходства. Однако здесь также существуют свои правовые и страновые нюансы.

Свобода судоходства в пределах ИЭЗ: возможности ограничения

Форма реализации свободы судоходства в пределах ИЭЗ не должна отличаться от формы ее реализации в открытом море. Точку зрения на проведение различных видов военно-морской деятельности (далее – ВМД) разделяют далеко не все страны [Roach, Smith, 2012: 379–390]. Некоторые полагают, что свобода судоходства в пределах ИЭЗ делится на две составляющие: в отношении гражданских судов и в отношении военных кораблей. Проход последних через акваторию исключительной экономической зоны ограничен мирным судоходством, т. е. они не могут осуществлять ВМД [Pedrozo, 2021: 22]. Особые претензии выдвигаются в отношении проведения в пределах ИЭЗ разведывательной деятельности, прежде всего радиоэлектронной разведки.

Российская ВМД в акваториях прибалтийских республик – болезненный вопрос. В 1996 г. государственный департамент США в ответ на запрос Литвы отно-

¹ Military Manual on international law relevant to Danish armed forces in international operations. 12.10.2020. URL: <https://www.forsvaret.dk/globalassets/fko---forsvaret/dokumenter/publikationer/-military-manual-updated-2020-2.pdf> (дата обращения: 12.10.2023).

сительно деятельности российских военно-морских сил в ИЭЗ подтвердил, что ст. 58 Конвенции 1982 г. позволяет всем государствам пользоваться свободами судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов при осуществлении деятельности в исключительной экономической зоне. Для военных кораблей и самолетов это включает маневрирование, военные учения, наблюдение, сбор разведанных, стрельбы и испытания вооружений. Единственное ограничение – учет прав и интересов прибрежного государства и других стран при осуществлении ВМД. Кроме того, должно быть дано соответствующее уведомление и обеспечена безопасность других судов, включая формирование зоны безопасности. Таким образом, позиция США по этому вопросу состояла в том, чтобы «не возражать против разумного использования региона Балтийского моря любой военно-морской державой, включая Россию, которая осуществляет традиционную военно-морскую деятельность»¹.

Финский залив: роль географического фактора

Вход в акваторию Финского залива проходит через воды под суверенитетом и юрисдикцией Эстонии и Финляндии. Эти страны еще в 1994 г. в добровольном порядке обменялись нотами, согласившись ограничить внешние границы территориальных морей в этой части Финского залива таким образом, чтобы оставить свободную для прохода зону шириной в 6 миль (в данном случае – это акватория их ИЭЗ [Lott, 2017: 102–105]) со всеми вытекающими отсюда свободами открытого моря, включая свободу судоходства и полетов [Lott, 2022: 142–154]).

В отсутствие соглашения часть Финского залива на запад от морских акваторий РФ могла бы быть полностью перекрыта территориальными морями Эстонии и Финляндии. В таком случае регулирование попадает под действие конвенционного права мирного прохода (ст. 19.2 Конвенции 1982 г.) в отношении гражданских судов и военных кораблей. Однако эта акватория Финского залива является проливом, используемым для международного судоходства (так называемый Вирусский пролив, географически расположенный между побережьями Таллина и Хельсинки)². Если бы этот пролив вел исключительно в территориальное море РФ, то здесь действовало бы право мирного прохода, который не может быть приостановлен (действует в отношении не только судов, но не самолетов) в соответствии со ст. 45, п. 1b Конвенции 1982 г. Однако пролив полностью соответствует не только функциональному (используется для международного судоходства), но географическому критерию: соединяет одну часть ИЭЗ с другой в районе острова Гогланд (фин. *Suursaari*) [Lott, 2022: 187–202], который находится под суверенитетом РФ по итогам соглашения СССР и Финляндии 1940 г. Эта небольшая по площади ИЭЗ по-

¹ Secretary of State, U.S. Department of State. Message to an Embassy Vilnius. Subject: Naval Vessels in Baltic Economic Zones. 01.11.1996. [Kraska, Pedrozo, 2013: 237–238].

² Топоним «Вирусский пролив» (эст. *Viru väin*; фин. *Viron salmi*) введен в научный оборот научным сотрудником Норвежского центра морского права Университета Тромсё Александром Лоттом для обозначения прохода через Финский залив или входа в Финский залив [Lott, 2018]. – *Прим. ред.*

явилась в ходе согласования советско-финских морских границ в 1940, 1965 и 1985 гг. [Lott, 2018: 73–76]. На практике это означает, что этот пролив полностью попадает под действие Раздела III Конвенции 1982 г. «Проливы, используемые для международного судоходства», который предусматривает применение права транзитного прохода (ст. 38) [Lott, 2017: 110–114].

Транзитный проход – весьма либеральная норма международного морского права [Дайк, 2012]. Во-первых, она безапелляционно распространяется не только на гражданские суда, но и на военные корабли, включая подводные лодки (ст. 38, п. 1), а введение уведомительного или разрешительного порядка прохода будет считаться нарушением Конвенции 1982 г. Во-вторых, транзитный проход предусматривает право на осуществление полетов, в т. ч. военной авиации. В-третьих, подводные лодки могут следовать не в надводном положении и с поднятым флагом, а в «обычном порядке» (ст. 39, п. 1с), т. е. в подводном положении. В-четвертых, несмотря на то что реализация права транзитного прохода предполагает выполнение определенных обязанностей со стороны судов и летательных аппаратов (ст. 39), припроливные страны не должны препятствовать транзитному проходу, и он не может быть приостановлен (ст. 44).

Соответственно, потенциально возможное перекрытие Вирусского пролива территориальными морями Эстонии и Финляндии, ведущее к ликвидации коридора ИЭЗ, может привести к негативным последствиям для этих стран: например, российские военные корабли и военные самолеты, реализуя на практике право транзитного прохода, смогут проходить/пролетать намного ближе к береговой линии Таллина и Хельсинки, используя всю ширину акватории территориального моря.

Режим международных проливов в условиях вооруженного конфликта

Важный вопрос заключается в том, могут ли припроливные страны (например, Финляндия и Эстония, если ликвидируют коридор ИЭЗ) закрывать проливы, используемые для международного судоходства, в условиях вооруженного конфликта. Государственная практика до и после Второй мировой войны по этому вопросу не единообразна: не все государства считали, что нейтральные страны обязаны сохранять открытыми международные проливы. Скандинавские страны в Стокгольмской декларации о правилах нейтралитета 27 мая 1938 г. обещали сохранить международные проливы открытыми: они разрешали *воюющим* (выделено автором – Г.П.) торговым судам и военным кораблям проходить через международные проливы и предлагали лоцманскую помощь [Heintschel von Heinegg, 1998: 268].

Вплоть до принятия Конвенции 1982 г. не существовало обязательной нормы по этому вопросу. Однако, с учетом конвенционных формулировок относительно права транзитного прохода (не должно чиниться препятствий, непрерывный и быстрый транзит, следовать без промедления, воздерживаться от угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости граничащего государства), прибрежные государства обязаны соблюдать это право не только в мирное время, но и во время международного вооруженного конфликта [Heintschel von Heinegg, 1998: 269–272].

В справочнике командира корабля «Правовые основы деятельности Военно-морских сил» ФРГ зафиксировано, что в международных проливах и над ними все надводные и подводные суда, а также воздушные суда воюющих сторон и нейтральных государств пользуются правом транзитного прохода. Только пролив Босфор и Дарданеллы освобождены от этого правила. Нейтральным государствам не разрешается препятствовать или приостанавливать транзитный проход. Только те участки международных проливов, в которых применяется право мирного прохода, могут быть закрыты для военных кораблей сторон конфликта (п. 249)¹. Позиция военного руководства Дании (п. 4.4.3.) предполагает, что право транзитного прохода через международные проливы и архипелажные морские пути сохраняется независимо от того, являются ли они нейтральными водами или водами сторон конфликта. Этим правом могут пользоваться надводные корабли, подводные лодки и самолеты как нейтральных, так и воюющих сторон².

Соответственно, наиболее распространенная точка зрения основывается на том, что припроливные страны не должны закрывать международные проливы, когда их статус нейтральный. Если государства становятся вовлеченными в вооруженный конфликт, то свобода прохода для нейтральных стран должна сохраняться. Более того, проход военных кораблей, которые принадлежат государству-участнику вооруженного конфликта не с данными припроливными государствами, не должен быть ограничен. Однако существует допущение, что запреты возможны в исключительных обстоятельствах, когда речь идет о преобладании соображений в области обеспечения национальной безопасности. Любая воюющая сторона не связана никакими международными обязательствами относительно уважения права транзитного прохода военных кораблей и судов противника [Camino, Cogliati-Bantz, 2014: 21].

Правовой режим Балтийских проливов: приоритет международного или национального регулирования?

Большинство экспертов [Колодкин и др., 2007: 233; Мелков, 2011: 455; Вылегжанин, 2012: 743] согласны, что правовой режим Балтийских проливов³ основан прежде всего на двух соглашениях, которые в 1857 г. заключила Дания с рядом европейских государств (т. н. Копенгагенский трактат) и США об отмене пошлин. Копенгагенский трактат предусматривает, что судно не может под каким-либо предлогом при проходе через Зунд или Бельты подвергаться задержанию или остановке (ст. 1). Эти положения стали императивной нормой *erga omnes*.

¹ Commander's Handbook. Legal Bases for the Operations of Naval Forces. URL: https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998104 (дата обращения: 14.10.2023).

² Military Manual on international law relevant to Danish armed forces in international operations. P. 596–597. URL: <https://www.forsvaret.dk/globalassets/fko---forsvaret/dokumenter/publikationer/-military-manual-updated-2020-2.pdf> (дата обращения: 15.10.2023).

³ Балтийское и Северное моря связаны через такие проливы, как Скагеррак (*Skagerrak*), Каттегат (*Kattegat*), Малый и Большой Бельт, Фемарн (*Fehmarn Belt*), Самсё (*Samsø Belt*) и Зунд. Так называемые Датские (с точки зрения Российской Федерации, более корректно – Балтийские) проливы образованы проливами Зунд, Большим Бельтом и Малым Бельтом.

Дания считает, что правовой режим Балтийских проливов регулируется особым режимом, в основе которого лежит Копенгагенский трактат 1857 г., дополненный нормами международного обычного права¹. В этом случае также полностью применимо датское национальное законодательство, т. к. право прохода вытекает исключительно из суверенитета Дании. Режим прохода через проливы при этом должен носить не характер транзитного прохода, а быть максимально приближен к праву мирного прохода, который не может быть приостановлен [Elferink Oude, 2000].

При ратификации Конвенции 1982 г. Швеция и Дания выступили практически с идентичными заявлениями, согласно которым Балтийские проливы рассматриваются ими как выпадающие из режима транзитного прохода Раздела III Конвенции 1982 г., поскольку в обоих проливах проход полностью или частично регулируется действующими международными конвенциями. Ст. 35(с) Конвенции 1982 г. содержит соответствующие исключения.

Не все государства согласны с такой интерпретацией правового режима Балтийских проливов, в особенности касательно прохода военных кораблей. США считают, что договоры 1857 г. гарантируют свободный проход через проливы среди прочего американским судам. Позиция Вашингтона заключается в том, что военные корабли, государственные суда и самолеты пересекают проливы на основании обычного права транзитного прохода или конвенционного права «свободного и необремененного прохода»², т. к. транзитный проход является более ограничительным, чем свобода судоходства, гарантированная договорами 1857 г. Немецкое руководство также ставит под сомнение, что режим прохода через Балтийские проливы регулируется давно действующими международными конвенциями (п. 47)³.

В экспертном сообществе считают, что здесь могут существовать три правовые модели: особый режим прохода через проливы, исключаящий их из-под действия Раздела III Конвенции 1982 г.; особый режим прохода в отношении торговых судов (военные корабли попадают под действие норм и положений международного обычного права); регулирование согласно нормами Раздела III Конвенции 1982 г. с правом транзитного прохода. В последнем случае не существует ни «всеобъемлющего», ни «раздельного» режима для этих проливов [Caminos, Cogliati-Bantz, 2014: 94].

Позиция Дании относительно применимости национального законодательства к проливам привела к тому, что она закрепила следующее ограничение в отношении прохода через проливы: одновременный проход проливов Большой Бельт, Самсё или Зунд более, чем трех военных кораблей одного и того же государства, допускается при условии предварительного уведомления по дипломатическим каналам⁴.

¹ Counter-Memorial submitted by the Government of the Kingdom of Denmark. Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark). International Court of Justice. 05.1992. §670. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/86/6893.pdf> (дата обращения: 11.10.2023).

² Limits in the Seas. No. 112. Unites States Responses to Excessive National Maritime Claims. 09.03.1992. P. 75. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2019/12/LIS-112.pdf> (дата обращения: 20.10.2023).

³ Commander's Handbook.

⁴ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace. 1999. URL:

США не согласны с этими ограничениями. Вашингтон считает, что американо-датские договоренности 1857 г. предусматривают полную свободу судоходства и не могут влиять на военно-морские операции, поэтому датское законодательство не соответствует нормам и положениям Конвенции 1982 г.¹ Немецкое руководство также отмечает, что введенные Данией ограничения на проход военных кораблей соблюдаются всеми странами, но являются оспариваемыми, т. к. соглашения 1857 г. не были применимы к военным кораблям. Более того, зафиксировано, что датские правила, касающиеся прохода и пролетов, которые оспариваются, по крайней мере, в мирное время, не применяются, если страны, граничащие с Зундом и Бельтом, являются нейтральными (п. 47)².

В датском законе 1999 г. зафиксирован допуск иностранных военных кораблей и воздушных судов, когда Дания и государство, которому принадлежит корабль, находятся в состоянии мира (§1.1)³. Эта формулировка может интерпретироваться очень широко: речь может идти не только в ситуации, когда Дания и государство флага находятся в состоянии мира, но и когда последнее находится в состоянии вооруженного конфликта с любым третьим государством, что предполагает отмену права прохода, в т. ч. через проливы.

Тем не менее предшествующая практика скандинавских стран свидетельствует о том, что их нейтральный статус предполагает сохранение существующего режима прохода через проливы [Elferink Oude, 2000]. В этой связи «неточность положений международных договоров, касающихся прохода через международные проливы во время войны, придает практике государств особое значение при решении практических проблем, связанных с судоходством по этим водным путям» [Camínos, Cogliati-Bantz, 2014: 15–16]. Соответственно, в теории нейтральная Дания не имеет права закрывать проливы для военных кораблей воюющих сторон. Идентичная точка зрения существует в отношении Швеции. В состоянии войны обе страны не будут связаны международными обязательствами, касающимися гарантий свободного прохода через проливы.

* * *

Некоторые страны балтийского региона допускают расширительное толкование норм и положений международного морского права, в т. ч. кодифицированных в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., прежде всего в угоду интересам в области обеспечения национальной безопасности. Основным оппонентом ре-

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

¹ The Commander's Handbook on The Law of Naval Operations. 03.2022. NWP 1-14M. URL: https://stjceccmsdusgva001.blob.core.usgovcloudapi.net/public/documents/NWP_1-14M.pdf (дата обращения: 12.10.2023).

² Commander's Handbook.

³ Ordinance Governing the Admission of Foreign Warships and Military Aircraft to Danish Territory in Time of Peace, 1999. URL:

https://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/DNK_1999_Ordinance.pdf (дата обращения: 20.10.2023).

жима, который явно противоречит Конвенции 1982 г., являются США, выступающие за защиту принципа свободы судоходства.

Для России страновые ограничения касательно мирного прохода – скорее неприятный факт, нежели вызов ее интересам в области судоходства. Это нельзя сказать про реализацию права на ВМД в пределах зарубежных ИЭЗ. Еще одним вызовом выступают спекуляции относительно ограничения прохода российских судов и кораблей через Вирусский пролив. Любое изменение и формальное ужесточение существующего правового режима способно привести к ухудшению положения двух припроливных стран – Эстонии и Финляндии, т. к. этот пролив относится к категории международных. Ограничение режима прохода через Балтийские проливы не критичны для РФ в мирное время. Однако у припроливных стран появляются дополнительные полномочия в условиях военного времени, когда нормы международного морского права становятся в большей степени вспомогательными по отношению к нормам права международных вооруженных конфликтов.

Таким образом, сохранение за Балтикой статуса зоны мира и сотрудничества не приведет к ущемлению интересов РФ в области судоходства, если не считать растущее внимание стран региона к соблюдению все более жестких норм экологического законодательства. Развитие любых форм конфликта в регионе может создать трудности для Москвы, но многое будет зависеть от правовых трактовок и предшествующей практики балтийский государств.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Анашкина И.А. (2001) Правовой режим территориального моря на примере законодательства ряда государств Балтийского и Черноморского регионов. *Московский журнал международного права*. № 4. С. 188–199. DOI: 10.24833/0869-0049-2001-4-188-199
- Вылегжанин А.Н. (ред.) (2012) *Международное право*. Издательство Юрайт, Москва. 904 с.
- Дайк Й.В. (2012) Транзитный проход через международные проливы. *Московский журнал международного права*. № 1. С. 160–183. DOI: 10.24833/0869-0049-2012-1-160-183
- Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. (2007) *Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы*. Статут, Москва. 637 с.
- Мелков Г.М. (ред.) (2011) *Международное право*. РИОР, Москва. 720 с.
- Овлащенко А.В. (2008) *Морская политика*. Институт морского права, Санкт-Петербург. 400 с.
- Овлащенко А.В. (2012) *Морской регионализм: международно-правовые аспекты институционализации*. Palmarium Academic Publishing, Saarbrücken, Germany. 124 с.
- Caminos H., Cogliati-Bantz V. (2014) *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*. Cambridge University Press, Cambridge, UK. 515 p. DOI: 10.1017/CBO9780511777189.003
- Elferink Oude A.G. (2000). The Regime of Passage Through the Danish Straits. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. No. 15(4). P. 555–566. DOI: <https://doi.org/10.1163/157180800X00244>
- Farrant J. (2014) Modern Maritime Neutrality Law. *International Law Studies*. Vol. 90. P. 198–307. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1012&context=ils> (дата обращения: 12.10.2023).
- Heintschel von Heinegg W. (1998) The Law of Naval Warfare and International Straits. *The Law of Armed Conflict: Into the Next Millennium*. Ed. by M.N. Schmitt, L.C. Green. International Law Studies. Vol. 71. Naval War College, Newport, USA. P. 263–292. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1627&context=ils> (дата обращения: 12.10.2023).

Kraska J, Pedrozo R. (2013) *International Maritime Security Law*. Martinus Nijhoff, Leiden, Germany. 940 p. DOI: 10.1163/9789004233577

Lott A. (2017) *The Estonian Straits: Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*. PhD Thesis. University of Tartu, Tartu, Estonia. 259 p.

Lott A. (2018) *The Estonian Straits. Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*. Brill. 308 p. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004365049>

Lott A. (2022) *Hybrid Threats and the Law of the Sea. Use of Force and Discriminatory Navigational Restrictions in Straits*. Brill. 302 p. DOI: 10.1163/9789004509368

Pedrozo R. (2021) China's Excessive Maritime Claims. *International Law Studies*. Vol. 97. P. 18–26 URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2941&context=ils> (дата обращения: 11.10.2023).

Roach J.A., Smith R.W. (2012) *Excessive Maritime Claims*. Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Netherlands. 926 p. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004217720>

Freedom of Navigation in the Baltic (Risks and Challenges for the Russian Federation)

P.A. Gudev

Candidate of Sciences (History)

Leading Research Fellow, Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences (IMEMO)

23, Profsoyuznaya Str., Moscow, Russia, 117997

E-mail: gudev@imemo.ru

The article was prepared within the project "Post-crisis world order: challenges and technologies, competition and cooperation" supported by the grant from Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation program for research projects in priority areas of scientific and technological development (Agreement № 075-15-2020-783).

Abstract. The Baltic Sea is an extremely important maritime region for Russia from the point of view of the realisation of interests in the field of maritime transportation. The Baltic Fleet bases are also located there. Civil vessels and warships of the Russian Federation enjoy here the relevant rights granted to them under international maritime law, and above all, the 1982 UN Convention on the Law of the Sea. The paper shows how some Baltic countries interpret its norms and provisions quite broadly in favor of their national interests in the field of national security. Special concerns, on their part, are raised with regard to various types of naval activities within their exclusive economic zones, where freedom of navigation must be respected. This right is now valid in the waters of the Viro Strait, as part of the Gulf of Finland. Recent statements by some countries about the need to tighten the shipping regime cannot lead to its closure. The study focuses on the legal status of the Baltic Straits. The analysis shows that the order of passage through them may differ fundamentally in peacetime and during international armed conflict. The article highlights the position of non-regional countries, primarily the United States, on freedom of navigation in the Baltic. The research reveals that this position does not always contradict Russia's interests, even in the conditions of the existing confrontation.

Keywords. freedom of navigation, innocent passage, transit passage, law of the Sea, humanitarian law, international armed conflicts, naval activities, Baltic Sea, Gulf of Finland, Baltic Straits.

DOI: 10.31857/S0201708323070082

EDN: ryxqlh

REFERENCES

- Anashkina I.A. (2001) *Pravovoj rezhim territorial'nogo morya na primere zakonodatel'stva ryada gosudarstv Baltijskogo i Chernomorskogo regionov* [The legal regime of the territorial sea on the example of the legislation of a number of States of the Baltic and Black Sea regions], *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava*, 4, pp. 188–199. DOI: 10.24833/0869-0049-2001-4-188-199 (In Russian).
- Caminos H., Cogliati-Bantz V. (2014) *The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions*, Cambridge University Press, Cambridge, UK. DOI: 10.1017/CBO9780511777189.003
- Dajk J.V. (2012) *Tranzitnyj prohod cherez mezhdunarodnye prolivy* [Transit passage through international straits], *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava*, 1, pp. 160–183. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2012-1-160-183> (In Russian).
- Elferink Oude A.G. (2000) The Regime of Passage Through the Danish Straits, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 15(4), pp. 555–566. DOI: <https://doi.org/10.1163/157180800X00244>
- Farrant J. (2014) Modern Maritime Neutrality Law, *International Law Studies*, 90, pp. 198–307. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1012&context=ils> (accessed: 12.10.2023).
- Heintschel von Heinegg W. (1998) The Law of Naval Warfare and International Straits, in Schmitt M.N., Green L.C. (ed.) *The Law of Armed Conflict: Into the Next Millennium*, International Law Studies, 71, Naval War College, Newport, USA, pp. 263–292. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1627&context=ils> (accessed: 12.10.2023).
- Kolodkin A.L., Guculyak V.N. Bobrova Yu.V. (2007) *Mirovoj okean. Mezhdunarodno-pravovoj rezhim. Osnovnye problem* [The world ocean. The international legal regime. The main problems], Statut, Moscow, Russia. (In Russian).
- Kraska J, Pedrozo R. (2013) *International Maritime Security Law*, Martinus Nijhoff, Leiden, Germany. DOI: 10.1163/9789004233577
- Lott A. (2017) *The Estonian Straits: Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*, PhD Thesis, University of Tartu, Tartu, Estonia.
- Lott A. (2018) *The Estonian Straits. Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage*, Brill. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004365049>
- Lott A. (2022) *Hybrid Threats and the Law of the Sea. Use of Force and Discriminatory Navigational Restrictions in Straits*, Brill. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004509368>
- Melkov G.M. (red.) (2011) *Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik dlya vuzov* [International law: textbook for universities], RIOR, Moscow, Russia. (In Russian).
- Ovlashchenko A.V. (2008) *Morskaya politika: mezhdisciplinarnyj kurs* [Maritime policy: an interdisciplinary course. Educational and scientific-practical manual], Institut morskogo prava, Sankt-Petersburg, Russia. (In Russian).
- Ovlashchenko A.V. (2012) *Morskoj regionalism: mezhdunarodno-pravovye aspekty institucionalizacii* [Maritime regionalism. International legal aspects of institutionalization], Palmarium Academic Publishing, Saarbrücken, Germany. (In Russian).
- Pedrozo R. (2021) China's Excessive Maritime Claims, *International Law Studies*, 97, pp. 18–26. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2941&context=ils> (accessed: 11.10.2023).
- Roach J.A., Smith R.W. (2012) *Excessive Maritime Claims*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, Netherlands. DOI: <https://doi.org/10.1163/9789004217720>
- Vylegzhanin A.N. (ed.) (2012) *Mezhdunarodnoe pravo: uchebnik dlya bakalavrov* [International Law: Textbook for bachelors], Izdatel'stvo Yurajt, Moscow, Russia. (In Russian).