

УДК 341



## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ЗАЩИТЫ ИСТОРИЧЕСКИХ ПРАВ РОССИИ В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

© 2024 г. И. С. Жудро

*Институт государства и права Российской академии наук, г. Москва*

*E-mail: joudreaux@mail.ru*

Поступила в редакцию 22.01.2024 г.

**Аннотация.** Провокационные действия Соединенных Штатов Америки в арктических водах стимулируют Российскую Федерацию на шаги по укреплению правового режима Северного морского пути с опорой на бесспорные исторические правооснования и с ориентацией на правовой опыт другого крупного арктического государства — Канады, отстаивающей суверенитет в водах Северо-Западного прохода. При этом в распоряжении Российской Федерации — обширный арсенал правовых средств: помимо положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. — правовые обычаи, исторический титул, природоохранная юрисдикция.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, правовой режим, исторические права, природоохранная юрисдикция, исходные линии, обычай.

**Цитирование:** Жудро И. С. Международно-правовые средства защиты исторических прав России в акватории Северного морского пути // Государство и право. 2024. № 1. С. 16–23.

DOI: 10.31857/S1026945224010026

## INTERNATIONAL LEGAL MEANS OF PROTECTING THE HISTORICAL RIGHTS OF RUSSIA IN THE WATERS OF THE NORTHERN SEA ROUTE

© 2024 I. S. Zhudro

*Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow*

*E-mail: joudreaux@mail.ru*

Received 22.01.2024

**Abstract.** Provocative actions of the United States of America in Arctic waters stimulate the Russian Federation to take steps to strengthen the legal regime of the Northern Sea Route. At the same time, Russia must rely on indisputable historical rights and focus on the legal experience of another large Arctic state — Canada, which defends its sovereignty in the waters of the Northwest Passage. At the same time, the Russian Federation has an extensive arsenal of legal means at its disposal. In addition to the provisions of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea — legal customs, historical title, environmental jurisdiction.

**Key words:** Northern Sea Route, legal regime, historical rights, environmental jurisdiction, baselines, custom.

**For citation:** Zhudro, I.S. (2024). International legal means of protecting Russia's historical rights in the waters of the Northern Sea Route // *Gosudarstvo i pravo*=State and Law, No. 1, pp. 16–23.

Многовековой процесс формирования международно-правового режима арктических морских пространств в последние десятилетия заметно активизировался. В основе этого режима — характеризующаяся продолжительностью и непрерывностью договорная и национально-законодательная практика прибрежных арктических государств и их правопреемников.

В принятой в 2008 г. Российской Федерацией, Канадой, Данией, Королевством Норвегия и США Илулиссатской декларации констатировался факт сложившейся «обширной международно-правовой базы», обеспечивавшей пяти прибрежным государствам прочную основу для ответственного управления пространствами Северного Ледовитого океана и достаточной для «мирного разрешения споров, вытекающих из любых возможных претензий»<sup>1</sup>. Подобную констатацию приполярным государствам позволил сделать, прежде всего, имеющийся опыт бесконфликтного разграничения полярных владений (в 1825 г. — по Англо-Российской Конвенции<sup>2</sup>; в 1867 г. — по Российско-Американской Конвенции<sup>3</sup>). Состоявшееся разграничение по меридианам — **на секторы** — не повлекло протестов или возражений остальных государств и оказалось де-факто принятым<sup>4</sup>. Оно получило свое последующее закрепление в законодательстве арктических государств: в законе Канады о Северо-Западных территориях<sup>5</sup>; в Постановлении Президиума ЦИК

СССР 1926 г.<sup>6</sup> Сегодня **секторальное** деление Арктики, ставшее реальностью — правовым **обычаем**, получило отражение при разграничении морских пространств в Северном Ледовитом океане между СССР и Соединенными Штатами Америки<sup>7</sup>, между Российской Федерацией и Королевством Норвегия<sup>8</sup>, в Соглашении о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, заключенном в г. Нуук 12 мая 2011 г.<sup>9</sup>, в представлении Российской Федерации в Комиссию по границам континентального шельфа<sup>10</sup>, а также в заявлении Государственного департамента США о правах на континентальный шельф в Беринговом море и Северном Ледовитом океане<sup>11</sup>. С опорой на такой обширный массив договорных и национально-законодательных источников прибрежным арктическим государствам предстоит окончательно урегулировать оставшиеся взаимные притязания на неразграниченные высокоширотные подводные (подледные) пространства, а также правовой режим судоходных трасс в арктических водах Российской Федерации и Канады.

Неотъемлемой частью упомянутой в Илулиссатской декларации «обширной международно-правовой базы» стали правовые режимы российского

<sup>1</sup> Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: хрестоматия: в 3 т. Т. 3. Применимые правовые источники / сост. А. Н. Вылегжанин [и др.]. М., 2013. С. 207.

<sup>2</sup> См.: Санкт-Петербургская конвенция с Англией относительно разграничения обоюдных пространств владений России и Англии в Северной Америке (Русско-Английская Конвенция 1825 г.) // Там же. С. 73–77.

<sup>3</sup> См.: Конвенция об уступке Северо-Американским Соединенным Штатам Российских Северо-Американских колоний (заключена 18 (30) апреля 1867 г. в г. Вашингтоне) // Там же. С. 77–82.

<sup>4</sup> См.: Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: хрестоматия: в 3 т. Т. 3. Применимые правовые источники / сост. А. Н. Вылегжанин [и др.]. С. 26.

<sup>5</sup> См.: URL: <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/north-west-territories-act> (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>6</sup> См.: Постановление Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926 «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» // СЗ СССР. 1926. № 32, ст. 203.

<sup>7</sup> См.: Соглашение между СССР и Соединенными Штатами Америки о линии разграничения морских пространств [Вашингтон, 1 июня 1990 г.] // БМД. 2008. № 1. С. 33–37.

<sup>8</sup> См.: Договор между Российской Федерацией и Королевством Норвегия о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане [Мурманск, 15 сентября 2010 г.] // БМД. 2011. № 12. С. 79–85.

<sup>9</sup> См.: БМД. 2013. № 9. С. 21–32.

<sup>10</sup> См.: Представление Российской Федерации в Комиссию 2015 г. // Сайт Комиссии // [https://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/submissions\\_files/rus01\\_rev15/2015\\_08\\_03\\_Exec\\_Summary\\_Russian.pdf](https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/submissions_files/rus01_rev15/2015_08_03_Exec_Summary_Russian.pdf) (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>11</sup> См.: Bloomberg: US Claims Huge Chunk of Seabed Amid Strategic Push for Resources. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-22/us-claims-huge-chunk-of-seabed-amid-strategic-push-for-resources> (дата обращения: 18.01.2024).

Северного морского пути (далее также — Севморпуть или СМП) и Северо-Западного прохода через Канадский арктический архипелаг (далее также — СЗП), причем задолго до принятия Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее — Конвенция 1982 г.). Общая объединяющая эти правовые режимы черта — установленный прибрежными государствами особый порядок захода в акваторию СМП и СЗП иностранных кораблей и судов.

Последние десятилетия процесс формирования правовых режимов СМП и СЗП заметно активизировался под влиянием политических факторов и в определенной степени — действий одного из пяти прибрежных арктических государств. Исторические права России и Канады на морские пути, пролегающие вдоль их северного побережья, периодически пытаются оспорить США, которым досталось самое малое по протяженности арктическое побережье — 1700 км<sup>12</sup> (для сравнения: Российская Федерация унаследовала от СССР и Российской Империи самую протяженную береговую линию — 22 600 км)<sup>13</sup>.

Соединенные Штаты Америки, каждый раз направляя свои суда в воды Канадского арктического архипелага (инциденты, связанные с пересечением тремя американскими судами вод Северо-Западного прохода в 1957 г., с проходом американского танкера-ледокола «Манхэттен» из моря Бофорта в пролив Дэвиса в сентябре 1969 г., с заходом в канадские внутренние воды судна США «Поляр Си» в августе 1985 г., а также с регулярными проходами подводных лодок США, две из которых, USS Helena и USS Annapolis, «засветились» в 2009 г.<sup>14</sup>), стимулировали тем самым Канаду на выбор оптимальных путей отстаивания особого правового режима СЗП: следование **секторальному** принципу, распространение природоохранной юрисдикции, опора на исторический титул, проведение прямых исходных линий<sup>15</sup>.

Необходимо также отметить и отличительную особенность отстаиваемого Канадой статуса СЗП

как исторических **внутренних** вод — от режима Севморпути, трассы которого проходят не только через внутренние воды, но и через территориальное море, а акватория распространилась вплоть до границ исключительной экономической зоны Российской Федерации. Дело в том, что в соответствии с международным морским правом для захода иностранного корабля (судна) во внутренние воды в **общем случае** требуется согласие территориального суверена, в то время как в территориальном море иностранные корабли (суда) пользуются правом мирного прохода, а в исключительной экономической зоне прибрежного государства — свободой судоходства.

Между тем СССР устанавливал режим внутренних вод (разрешительный порядок прохода) по всему Северному морскому пути. Такой правовой режим был продиктован, помимо соображений безопасности, интересами предотвращения аварий в условиях повышенной опасности судоходства и защиты уязвимой морской среды Арктики. По всем случаям захода в акваторию Северного морского пути ледоколов Береговой охраны США (такие походы предпринимались в 1962–1970 гг. с целью военно-прикладных исследований) СССР заявлял протесты и высказывал позицию о разрешительном порядке прохода иностранных кораблей по трассам Севморпути.

Морские пространства всех прибрежных арктических государств издавна становились объектом особой природоохранной юрисдикции — им в равной степени свойственна экологическая уязвимость: сегодня стало очевидно, что как воды, так и районы тундры и вечной мерзлоты подвержены риску необратимых изменений в результате воздействия глобальных климатических процессов и антропогенных факторов<sup>16</sup>. Природоохранная юрисдикция в полярных владениях всегда была важной составляющей арктической правовой политики Российского государства. Императором Петром I в 1721 г. издан Указ об охране обыкновенной жемчужницы в северных реках. В Своде законов Российской империи (изд. 1892 г.) был предусмотрен раздел «О звериных и рыбных промыслах», регламентировавший природоохранную деятельность в Ледовитом океане и Белом море: выдачу таможенных паспортов для рейсов в Норвегию, на Новую Землю; упорядочение китобойного и тюленьего промыслов на Мурманских берегах, рыбного промысла в реках Архангельской губернии, впадающих в Белое море и Северный океан; запрещение морского котикового

<sup>12</sup> См.: Coastline of the United States. URL: <http://www.info-please.com/ipa/A0001801.html#ixzz3JL2rCeWv> (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>13</sup> См.: Жудро И. С. Роль международных обычаев в формировании правового режима Арктики с учетом практики Международного Суда ООН // Росс. правосудие. 2015. № 2 (106). С. 69.

<sup>14</sup> Подробно об истории прохода «Поляр Си» и о связанной с этим проходом дипломатической переписке см.: Byers M., Lalonde S. Who Controls the Northwest Passage? // Vanderbilt Journal of Transnational Law. 2009. Vol. 42. Pp. 1156–1159. URL: <http://library.arcticportal.org/1613/1/Lalonde-Byers-final-cr-v2.pdf> (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>15</sup> Подробнее об этом см.: Жудро И. С. Практика использования Канадой исторически сложившихся правовых оснований в отношении арктических морских пространств // Государство и право. 2022. № 9. С. 128–139.

<sup>16</sup> См.: Меджидова А. С. Экологические проблемы арктического бассейна и регионов АЗРФ и эокантропокосмизм в условиях ноосферы: материалы IX Междунар. конф. по географии и картографированию океана. М., 2018. С. 195–202.

промысла. В Уставе о наказаниях (в ред. 1885 г.) и в Уголовном уложении (в ред. 1903 г.) была ужесточена уголовная ответственность за незаконный (в запрещенных местах и в запрещенное время) промысел, за самовольное возведение перерабатывающих заводов, за непринятие должностными лицами мер против браконьерства. В 1851 г. правительством Российской Империи создавались спецкомиссии по контролю рыболовства в Белом море<sup>17</sup>. Осуществление советской природоохранной и природоресурсной юрисдикции в акваториях северных морей не вызывало протестов соседних государств, — факт, подтвержденный декретом, принятым Советом Народных Комиссаров РСФСР 24 мая 1921 г. (в 1929 г. признан утратившим силу в связи с изданием по этим вопросам актов общесоюзного значения). Документом было закреплено «право производства рыбного и звериного промыслов лишь за русскими гражданами по особым письменным разрешениям: в Белом море — к югу от прямой линии, соединяющей мыс Святой Нос и мыс Канин Нос; в Чешской губе и в Северном Ледовитом океане — начиная от границы с Финляндией до Северной оконечности Новой Земли, вдоль берега на расстоянии 12 миль от линии наибольшего отлива как по материковому побережью, так и по побережью островов»<sup>18</sup>. В этом же контексте следует упомянуть и принятый в 1922 г. Советом Народных Комиссаров декрет, провозгласивший исключительное право судов, плавающих под русским флагом, осуществлять перевозку пассажиров и грузов между портами РСФСР Белого моря и Ледовитого океана — как одного моря<sup>19</sup>. Позже Советское государство заявляло о твердом намерении распространить свою природоохранную юрисдикцию на весь арктический **сектор**<sup>20</sup>.

Таким образом, процесс формирования правового режима Севморпути происходил на протяжении исторически длительного периода, непрерывно, и ныне представлен на уровне **обычаев**, договорных норм, в т.ч. применимых к Арктике норм Конвенции 1982 г. — ст. 56 (о правах и юрисдикции прибрежного государства в исключительной

экономической зоне), ст. 234 (о покрытых льдом районах), российского законодательства. Закрепленное в ст. 234 Конвенции 1982 г. право прибрежного государства в пределах исключительной экономической зоны принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных нормативных правовых актов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в районах, большую часть года покрытых льдами, наряду с нормами обычного права позволило Российской Федерации установить на трассах Севморпути разрешительный порядок и обязательную ледовую проводку, регламентированную нормами Кодекса торгового мореплавания России и Правилами плавания по Севморпути<sup>21</sup>.

Между тем в сентябре—октябре 2023 г. ледокол береговой охраны США «Хили» совершил **несанкционированный** заход в акваторию СМП в исключительной экономической зоне Российской Федерации. Наряду с официально объявленной научной миссией истинной целью экспедиции западная пресса назвала проверку реакции Российской Федерации, демонстрацию возможностей ледокольного флота США и исследования в интересах вооруженных сил (на борту находились американские, британские и норвежские военнослужащие)<sup>22</sup>. Даже с учетом статуса ледокола (военного корабля или государственного судна, эксплуатируемого в некоммерческих целях) исключать его из сферы применения Правил плавания по Севморпути, требующих согласования захода в акваторию СМП, со ссылкой на суверенный иммунитет, предусмотренный ст. 236 Конвенции 1982 г., достаточных оснований нет — принимая во внимание прежде всего интересы прибрежного государства по защите морской среды и обеспечению безопасности судоходства. Статья 236 Конвенции 1982 г. обязывает каждое государство обеспечивать совместимость действий своих военных кораблей, военновспомогательных и других судов или летательных аппаратов, принадлежащих ему или эксплуатируемых им и используемых для правительственной некоммерческой службы, с положениями Конвенции 1982 г., касающимися защиты и сохранения морской среды. В данном случае подразумеваются в т.ч. положения Конвенции 1982 г., регламентирующие порядок проведения морских научных исследований в исключительной экономической зоне, а именно — право прибрежного государства

<sup>17</sup> См.: Арктическое право: концепция развития / отв. ред. Т.Я. Хабриева. М., 2014.

<sup>18</sup> См.: постановление СНК РСФСР от 24.05.1921 «Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море» // Международные договоры и акты нового времени / ред. Е.А. Коровин. М. — Л., 1924. С. 348, 349.

<sup>19</sup> См.: постановление СНК РСФСР от 27.09.1922 «О порядке перевозки иностранными судами пассажиров и грузов в морских сообщениях РСФСР» // Там же. С. 349—350.

<sup>20</sup> См.: Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26.11.1984 № 1398-XI «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районах, прилегающих к Северному побережью СССР» // Ведомости ВС СССР. 1984. № 48, ст. 863.

<sup>21</sup> См.: постановление Правительства РФ от 18.09.2020 № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути». URL: <http://pravo.gov.ru>

<sup>22</sup> См.: US icebreaker Healy On Successful Research Voyage in the Siberian Arctic // High North News, October 11, 2023. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/us-icebreaker-healy-successful-research-voyage-siberian-arctic> (дата обращения: 18.01.2024).

согласовывать такие исследования, быть информированными о них или принять участие в них (ст. 245, 246, 248–250).

Анализ ситуации с «научно-исследовательской» миссией ледокола «Хили» позволяет сформулировать вывод о том, что США, не ратифицировавшие Конвенцию 1982 г., но признавшие действие в отношении себя ее положений в качестве норм обычного права, открыто проигнорировали их, не согласовав с Российской Федерацией заход своего судна в ее исключительную экономическую зону в акватории Севморпути. Тем самым США в очередной раз своими действиями напомнили Российской Федерации о необходимости законодательного урегулирования правового режима пребывания иностранных военных кораблей в акватории своей национальной транспортной коммуникации.

Первый шаг в данном направлении был уже сделан с использованием метода **исходных** линий. В 2021 г. Правительством РФ был утвержден Перечень географических координат точек, определяющих положение исходных линий, уточняющий их прохождение у материкового побережья и островов Российской Федерации в Северном Ледовитом океане<sup>23</sup>. Прямыми исходными линиями отнесены к внутренним воды архипелага Земля Франца-Иосифа, а также воды Белого моря, Чешской губы и Байдарацкой губы, через которые проходят трассы Севморпути. Данным актом воспроизведены прямые исходные линии, с помощью которых еще в 1985 г. было подтверждено отнесение к внутренним водам СССР проливов Карские Ворота, Югорский Шар, Маточкин Шар, Вилькицкого, Шокальского, Санникова и Дмитрия Лаптева<sup>24</sup>. По поводу проведения СССР в 1985 г. прямых исходных линий и установления в «оконтуренных» таким образом арктических водах разрешительного порядка прохода иностранных кораблей был заявлен протест США (подтвержденный

позже в связи со столкновением американской АПЛ «Батон-Руж» с советским кораблем при входе в Кольский залив 11 февраля 1992 г. — во внутренних водах, согласно позиции СССР, и в открытом море — согласно заявлению США)<sup>25</sup>.

**Исходными** называются линии, от которых отмеряется ширина территориального моря, прилегающей зоны, исключительной экономической зоны и континентального шельфа прибрежного государства. Исходные линии соединяют выступающие в море точки на побережье и замыкают тем самым воды проливов (воды к берегу от прямых исходных линий являются **внутренними** водами прибрежного государства с более строгим, чем в его **территориальных** водах, правовым режимом, поскольку он не предусматривает по общему правилу права мирного прохода иностранных судов).

Следует отметить, что **прямые** исходные линии, призванные соединять выбранные прибрежным государством максимально выступающие в море точки, позволяют отнести к **внутренним** водам государства большую площадь морских вод по сравнению с «**нормальными**», т.е. линиями наибольшего отлива. При этом **прямые** исходные линии устанавливаются **национальным** законодательством прибрежного государства не произвольно, а в соответствии с общепризнанными международно-правовыми нормами. В частности, использование **прямых** исходных линий допустимо, если побережье удовлетворяет определенным географическим характеристикам: «где берег глубоко изрезан и извилист...», — гласит решение по делу о рыбных ресурсах Международного Суда ООН 1951 г.<sup>26</sup> Эта формулировка учтена в нормах Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. (ст. 4), а впоследствии — в Конвенции по морскому праву 1982 г. (ст. 7).

В результате правило о допустимости **прямых** исходных линий стало нормой обычного международного права, т.е. **обычаем**.

Основные условия проведения **прямых** исходных линий следующие.

1. Не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общего направления берега.
2. Требуется наличие достаточно тесной связи с береговой территорией определенных участков моря, лежащих с внутренней стороны исходных линий.

<sup>25</sup> См.: URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Submarine\\_incident\\_off\\_Kola\\_Peninsula](https://en.wikipedia.org/wiki/Submarine_incident_off_Kola_Peninsula) (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>26</sup> См.: Fisheries case (United Kingdom v. Norway), Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951. P. 130. URL: <https://www.icj-cij.org/case/5> (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>23</sup> См.: постановление Правительства РФ от 16.11.2021 № 1959 «Об утверждении перечня географических координат точек, определяющих положение исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря Российской Федерации, прилегающей зоны Российской Федерации у материкового побережья и островов Российской Федерации в Северном Ледовитом океане, и о признании недействующим на территории Российской Федерации раздела “Северный Ледовитый океан” перечня географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа СССР у материкового побережья и островов Северного Ледовитого океана, Балтийского и Черного морей, утвержденного постановлением Совета Министров СССР от 15 января 1985 г. № 56-22» (документ не вступил в силу).

<sup>24</sup> См.: постановление Совета Министров СССР от 15.11.1985 № 56-22 «Об исходных линиях для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа СССР у материкового побережья и островов Северного Ледовитого океана, Балтийского и Черного морей».

3. Учитываются особые экономические интересы района, реальность и значение которых ясно доказаны их длительной реализацией.

О соблюдении Российской Федерацией указанных критериев свидетельствует как сама конфигурация установленных исходных линий, так и вся история хозяйствования государства в Арктике. Устойчивая связь акватории Севморпути с берегом всегда была жизненно важна для экономики и промышленности. Трассы Севморпути, как и прежде, имеют исключительно важное значение для обеспечения оборонных интересов: до недавнего времени они не использовались для международного судоходства.

Действующий порядок прохода по трассам СМП основан на нормах международного морского права и экономически оправдан: совместно с Транссибом объединяя в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, Севморпуть формирует единое экономическое пространство Российской Федерации, тем самым выполняя и свою геополитическую роль, объективно способствуя упрочению государства. В нынешний период конфликтности, порождаемой США и их союзниками по блоку НАТО, Российской Федерации важно законодательно предупредить несанкционированный заход иностранных военных кораблей на трассы Севморпути, подтвердив тем самым его **исторически** сформировавшийся правовой режим.

Следует отметить, что единого нормативно закрепленного определения понятия «**исторические воды**» в международно-правовых договорах мы не обнаружим. В отсутствие четких формулировок концепция международно-правовой доктрины **исторических вод** базируется на документе Секретариата ООН 1962 г.<sup>27</sup>, практике, судебных актах, оценках правоведов. В решении Международного Суда ООН 1951 г. по англо-норвежскому спору дано определение понятия «**исторические воды**» (это внутренние воды, на которые имеются общепризнанные **исторические** правооснования (исторический титул))<sup>28</sup>. Наличие **исторического** титула для признания вод внутренними является решающим. Титул создается в результате длительного и постоянного пользования водами при отсутствии постоянных протестов со стороны других государств.

В международно-правовой доктрине сформировались критерии возникновения такого титула: 1) эффективно осуществляемый суверенитет

в отношении вод морских районов; 2) непрерывность и продолжительность осуществления такого суверенитета; 3) терпимое отношение со стороны других заинтересованных государств.

В отношении арктических проливов Севморпути можно констатировать соответствие перечисленным критериям.

Освоение Россией морских пространств Арктики началось с XI в. С XVI столетия закрепляются права на эти морские пространства, сопровождаясь защитными мерами — вполне определенными нормативно установленными ограничениями для иностранцев. Как известно, протестов государств, оспаривающих эти правовые акты, не последовало.

Арктическая правовая позиция Российской Империи получила свое развитие в советской правовой политике, нацеленной на закрепление и твердое отстаивание **исторических** прав государства на полярные владения в пределах всего арктического **сектора**, в т.ч. и в отношении Севморпути: режим его вод последовательно формировался, не прерываясь ни единичными попытками США без разрешения провести по ним свои корабли, ни их протестами на отказы сделать это со стороны территориального суверена.

Что касается третьего критерия — внешнего регагирования на действия прибрежного государства, то в данном случае, как представляется, следует основываться на объективных факторах: оценивать реакцию того или иного государства с учетом степени его заинтересованности в использовании конкретного морского района. К примеру, можно ли уравнивать в этом смысле значимость для Российской Федерации реакции США и Канады? Следует напомнить, что позиция Канады схожа с российской: она рассматривает воды своего арктического архипелага как **исторические** внутренние, несмотря на несогласие с этим США. Определенно — США и Канада не равны по степени своей географической представленности в Северном Ледовитом океане, а значит, и по значимости своей реакции для российской правовой позиции. Площадь полярных **секторов**, за основу которых взят Северный полярный круг, а за вершину — точка Северного полюса, составляет у Российской Федерации 9 млн кв. км, или 44% по отношению к площади Арктики в границах Северного полярного круга, у Канады — 4.3 млн кв. км, или 21%, у Дании (о. Гренландия) — 3 млн кв. км, или 14%, у Королевства Норвегия — 2.7 млн кв. км, или 13%, у США — 1.7 млн кв. км, или 8%<sup>29</sup>. США в своих действиях исходят в большей степени из политических, нежели правовых соображений, — и не только в Арктике. В ноябре

<sup>27</sup> См.: A/CN.4/143 Juridical Regime of Historic waters including historic bays — Study prepared by the Secretariat. Juridical regime of historic waters, including historic bays. Extract from the Yearbook of the International Law Commission. 1962. Vol. II. P. 13. URL: [https://legal.un.org/ilc/guide/8\\_4.shtml](https://legal.un.org/ilc/guide/8_4.shtml) (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>28</sup> См.: Fisheries case (United Kingdom v. Norway), Judgment of December 18th, 1951: I.C.J. Reports 1951. P. 130. URL: <https://www.icj-cij.org/case/5> (дата обращения: 18.01.2024).

<sup>29</sup> См.: БСЭ. URL: [http://enc-dic.com/enc\\_sovet/Arktika-70300/](http://enc-dic.com/enc_sovet/Arktika-70300/) (дата обращения: 18.01.2024).

2020 г. российским БПК «Адмирал Виноградов» была успешно пресечена демонстративная попытка эсминца УРО (ПРО) ВМС США «Джон Маккейн» осуществить несанкционированный заход в **исторические внутренние** воды Российской Федерации — в залив Петра Великого.

Особый статус Севморпути как **исторически** сложившейся национальной транспортной коммуникации провозглашен Федеральным законом от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»<sup>30</sup>. Действие этого Закона, в отличие от Кодекса торгового мореплавания, распространяется на военные корабли и государственные суда иностранных государств — основных субъектов права мирного прохода, не действующего во внутренних водах. Согласно внесенным в 2023 г. изменениям в данный Федеральный закон, для захода иностранных военного корабля и государственного судна в проливы, по которым проходят трассы Севморпути (без цели захода в порт, военно-морскую базу или пункт базирования), необходим заблаговременный (за 90 дней) запрос разрешения по дипломатическим каналам. Порядок получения такого разрешения установлен Правительством РФ<sup>31</sup>. Тем самым в проливах Севморпути был подтвержден режим внутренних вод, **исторически** сложившийся в ходе продолжительной и непрерывной правовой практики Российской Империи и СССР.

Россия, никогда не ставившая под сомнение наличие, например, в Мексиканском заливе исторических прав США, следуя их логике, должна отказаться от собственных исторических прав. В попытке оспорить исторические права России американские источники обычно ссылаются на ст. 5 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., а также на ст. 8 Конвенции 1982 г., допускающие право мирного прохода во внутренних водах, ограниченных прямыми исходными линиями, если до их проведения такие воды не рассматривались как внутренние. При этом намеренно игнорируется тот факт, что с давних времен проливы Карские Ворота, Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова наделялись статусом российских внутренних вод, причем практически при отсутствии протестов со стороны других государств. Упомянутыми выше постановлениями Совета Министров СССР от 15 января 1985 г. и Правительства РФ

от 16 ноября 2021 г. № 1959 такая правовая квалификация не устанавливалась вновь, а лишь подтверждалась. Более того — когда Постановлением Совета Министров СССР от 15 января 1985 г. исходными линиями были ограничены пространства проливов Карские Ворота, Югорский Шар, Маточкин Шар, Вилькицкого, Шокальского, Санникова и Дмитрия Лаптева, отечественные эксперты расценили данный шаг как возможную пространственную уступку по сравнению с прежними доктринальными оценками принадлежности к **историческим**, а значит — к внутренним всех сибирских морей: Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского.

В действительности еще наказами Бориса Годунова (1601–1603 гг.), указами Михаила Романова 1618 г. и Петра I 1704 г. в интересах сохранения за российскими подданными монопольного права на морской промысел в арктических водах вводился соответствующий запрет для иностранных судов, учреждались таможенные и пограничные службы, а Указом Императрицы Елизаветы Петровны от 11 марта 1753 г. были подтверждены «исключительные права России в арктических водах вдоль российских берегов» и «запрет торгового судоходства из Европы в Сибирь» без разрешения российских властей<sup>32</sup>. То есть о своих правах на воды арктических проливов Российская Империя объявляла задолго до образования США (принятия Декларации о независимости 1776 г.), не говоря уже о том, что статус арктического государства Соединенные Штаты Америки приобрели в 1867 г. — за счет уступки Аляски Российской Империей<sup>33</sup>. При таких условиях возможные ссылки на ст. 5 Конвенции 1958 г., а также на ст. 8 Конвенции 1982 г. в попытке обосновать наличие каких-либо прав у кораблей и судов США в арктических проливах Российской Федерации неприменимы. Ныне очевиден особый правовой **обычай** многолетнего осуществления Россией суверенитета над водами арктических проливов как над своими внутренними — тех проливов, в названиях которых увековечивались подвиги русских первооткрывателей и советских исследователей. Действие данного международно-правового **обычая** Россия подтвердила законодательно, о чем проинформировала другие государства<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> См.: *Вылегжанин А. Н., Назаров В. П., Буник И. В.* Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 12. С. 1105–1118.

<sup>33</sup> См.: Конвенция об уступке Северо-Американским Соединенным Штатам Российских Северо-Американских колоний (заключена 18 (30) апреля 1867 г. в г. Вашингтоне).

<sup>34</sup> См.: постановление Правительства РФ от 02.10.1999 № 1102 (с изм. и доп.) «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» // СЗ РФ. 1999. № 42, ст. 5030.

<sup>30</sup> См.: СЗ РФ. 1998. № 31, ст. 3833.

<sup>31</sup> См.: постановление Правительства РФ от 14.06.2023 № 981 «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» // СЗ РФ. 2023. № 25, ст. 4599.

Своей скорейшей правовой регламентации ждет и режим пребывания иностранных военных кораблей, военно-вспомогательных судов, государственных судов, эксплуатируемых и используемых в некоммерческих целях, в остальной части акватории СМП, относящейся к территориальному морю, к прилежащей и исключительной экономическим зонам Российской Федерации. Нормативного закрепления требует и осуществление Россией в морских арктических районах своей **природоохранной** юрисдикции с опорой прежде всего на **исторические** правооснования — на достаточно продолжительную и непрерывную правовую практику, а также в качестве ориентира — на аналогичный опыт Канады в водах Арктического архипелага<sup>35</sup>.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества: хрестоматия: в 3 т. Т. 3. Применимые правовые источники / сост. А.Н. Вылегжанин [и др.]. М., 2013. С. 26, 207.
2. Арктическое право: концепция развития / отв. ред. Т.Я. Хабриева. М., 2014.
3. БСЭ. URL: [http://enc-dic.com/enc\\_sovet/Arktika-70300/](http://enc-dic.com/enc_sovet/Arktika-70300/) (дата обращения: 18.01.2024).
4. *Вылегжанин А.Н., Назаров В.П., Буник И.В.* Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем // Вестник РАН. 2020. Т. 90. № 12. С. 1105–1118.
5. *Жудро И.С.* Практика использования Канадой исторически сложившихся правовых оснований в отношении арктических морских пространств // Государство и право. 2022. № 9. С. 128–139.
6. *Жудро И.С.* Роль международных обычаев в формировании правового режима Арктики с учетом практики Международного Суда ООН // Росс. правосудие. 2015. № 2 (106). С. 69.
7. *Меджидова А.С.* Экологические проблемы арктического бассейна и регионов АЗРФ и эокантропocosмизм

в условиях ноосферы: материалы IX Междунар. конф. по географии и картографированию океана. М., 2018. С. 195–202.

8. *Byers M., Lalonde S.* Who Controls the Northwest Passage? // Vanderbilt Journal of Transnational Law. 2009. Vol. 42. P. 1156–1159. URL: <http://library.arcticportal.org/1613/1/Lalonde-Byers-final-cr-v2.pdf> (дата обращения: 18.01.2024).

### REFERENCES

1. The Arctic region: problems of international cooperation: Anthology: in 3 vols. Vol. 3. Applicable legal sources / comp. A.N. Vylegzhanin [et al.]. M., 2013. Pp. 26, 207 (in Russ.).
2. Arctic Law: the concept of development / ed. by T. Ya. Khabrieva. M., 2014 (in Russ.).
3. BSE. URL: [http://enc-dic.com/enc\\_sovet/Arktika-70300/](http://enc-dic.com/enc_sovet/Arktika-70300/) (accessed: 18.01.2024) (in Russ.).
4. *Vylegzhanin A.N., Nazarov V.P., Bunik I.V.* The Northern Sea Route: towards solving political and legal problems // Bulletin of the RAS. 2020. Vol. 90. No. 12. Pp. 1105–1118 (in Russ.).
5. *Zhudro I.S.* The practice of Canada's use of historically established legal grounds in relation to Arctic marine spaces // State and Law. 2022. No. 9. Pp. 128–139 (in Russ.).
6. *Zhudro I.S.* The role of international customs in the formation of the legal regime of the Arctic, taking into account the practice of the International Court of Justice of the United Nations // Russ. Justice. 2015. No. 2 (106). P. 69 (in Russ.).
7. *Medzhidova A.S.* Ecological problems of the Arctic basin and the regions of the Russian Arctic and ecoanthropocosmism in the conditions of the noosphere: proceedings of the IX International Conference on Geography and Ocean Mapping. M., 2018. Pp. 195–202 (in Russ.).
8. *Byers M., Lalonde S.* Who Controls the Northwest Passage? // Vanderbilt Journal of Transnational Law. 2009. Vol. 42. Pp. 1156–1159. URL: <http://library.arcticportal.org/1613/1/Lalonde-Byers-final-cr-v2.pdf> (accessed: 18.01.2024).

### Сведения об авторе

**ЖУДРО Иван Сергеевич** —  
доктор юридических наук,  
действительный член Академии военных наук,  
ведущий научный сотрудник сектора  
международного права  
Института государства и права  
Российской академии наук;  
119019 г. Москва, ул. Знаменка, д. 10

### Authors' information

**ZHUDRO Ivan S.** —  
Doctor of Law,  
Full Member of the Academy of Military Sciences,  
Leading Researcher  
of the International Law Sector,  
Institute of State and Law  
of the Russian Academy of Sciences;  
10 Znamenka str., 119019 Moscow, Russia

<sup>35</sup> Подробнее об этом см.: *Жудро И.С.* Практика использования Канадой исторически сложившихся правовых оснований в отношении арктических морских пространств. С. 128–139.