

УДК 34**Сравнительно-правовой анализ особенностей правового статуса
Северного морского пути и Северо-Западного прохода****Шитиков Владислав Дмитриевич**

Независимый исследователь,
190191, Российская Федерация, Москва, ул. Воздвиженка, 3/5,
e-mail: vladislav.shitikov.97@mail.ru

Гусейнов Гусейн Мехман оглы

Магистр юриспруденции, юрисконсульт,
ГКУ АО «Государственное юридическое бюро»,
163000, Российская Федерация, Архангельск, Новгородский пр-кт, 160;
e-mail: Gucein0v@yandex.ru

Чирков Артемий Денисович

Юрисконсульт,
ГКУ АО «Государственное юридическое бюро»,
163000, Российская Федерация, Архангельск, Новгородский пр-кт, 160;
e-mail: artemiy.chirkov@mail.ru

Аннотация

В статье проводится сравнительно-правовой анализ особенностей правового статуса Северного морского пути и Северо-Западного прохода. Рассматриваются три основные точки зрения относительно определения правового статуса данных морских коммуникаций. Говорится о сходстве обеих коммуникаций, заключающемся в том, что они являются не конкретными маршрутами, а сочетанием нескольких из множества различных водных путей и проливов. Кроме того, толчком к регулированию правового статуса как первого, так и второго морского пути стало осуществление морскими судами иностранных кораблей прохода по этим путям без уведомления прилежащих стран. Сделан вывод о том, что регулирование пользования трассами Северного морского пути вполне обоснованно составляет прерогативу Российской Федерации как прибрежного к этой магистрали государства. Позиция же Канады по вопросу правового статуса Северо-Западного прохода является более обоснованной, нежели позиции иных государств, так как с точки зрения функционального и исторического критериев (малое количество проходящих судов и историческая принадлежность территории Канаде) данный пролив нельзя назвать международным, что не позволяет в дальнейшем применять к судоходству по нему правила международного трансфера.

Для цитирования в научных исследованиях

Шитиков В.Д., Гусейнов Г.М., Чирков А.Д. Сравнительно-правовой анализ особенностей правового статуса Северного морского пути и Северо-Западного прохода // Вопросы российского и международного права. 2019. Том 9. № 4А. С. 108-114.

Ключевые слова

Северный морской путь, Северо-Западный проход, международное право, правовой статус, судоходство.

Введение

В настоящее время вопрос об определении правового статуса Северного морского пути (далее – СММ) и Северо-Западного прохода (далее – СМП) является одним из важнейших вопросов современного международного права. Россия все больше и больше укрепляет свои позиции в СМП, пытаясь уравнивать правовой статус СМП с правовым статусом своих территориальных вод. Число стран, желающих использовать и осваивать СМП, из года в год растет. Россия – далеко не единственная страна, предъявляющая требования на использование СМП и освоение Арктики. На первый взгляд у России отсутствуют права на полный контроль СМП, однако де-факто она его осуществляет. С одной стороны, мировое сообщество признает территориальные приобретения и особые интересы и права арктических государств, в том числе России, в данном регионе. С другой стороны, все настойчивее голоса в пользу выработки специального международно-правового режима данного региона по аналогии с Антарктическим регионом. Нахождение разумного баланса данных подходов – вопрос политически острый, требующий всестороннего анализа.

Основная часть

Существуют три точки зрения относительно определения правового статуса СМП и его границ, а именно историческая точка зрения, точка зрения, подчеркивающая особый статус приарктических стран, и объективная точка зрения (единство транспортной коммуникации) [Гаврилов, 2015].

В соответствии с исторической точкой зрения Российская Федерация в силу своего исторического присутствия на Севере имеет особые права в отношении СМП. Однако в связи с ратификацией Российской Федерацией Конвенции ООН по морскому праву в 1997 году в настоящее время историческая точка зрения, или убеждение о «специальном правовом режиме в исторических проливах», противоречит положениям данной Конвенции.

Рассматривая позицию относительно особого статуса приарктических стран, можно сказать следующее. Арктический регион привлекает все большее внимание международного сообщества с позиции осуществления морского судоходства. Ряд крупных экономически развитых стран выражают свои позиции по присвоению международного статуса СМП не только для коммерческого судоходства, но даже и для прохода военных кораблей, независимо от компетенции Российской Федерации [Овлащенко, 2004]. Подобные устремления иностранных юристов объясняются не столько правовыми, сколько политическими, геополитическими, экономическими и военными соображениями.

Соединенные Штаты Америки, в отличие от Канады и Российской Федерации, которые

рассматривают Северо-Западный проход и Северный морской путь исключительно как свои внутренние воды, считают их международными проливами, которые должны быть открыты для транзитного прохода [Гудев, [www](#)]. Подобная позиция является неприемлемой для Российской Федерации, так как игнорирует собственные интересы России, страны, являющейся объективно единственным государством, способным обеспечивать обслуживание СМП.

Особый статус приарктических стран подтверждается тем, что мировое сообщество признает право указанных стран на принятие ими особых мер в отношении Арктики.

Рассматривая точку зрения относительно единства транспортной коммуникации, отметим следующее. СМП представляет собой единую транспортную коммуникацию, правовой режим которой не может различаться в зависимости от районов его прохождения. Как указывает Л.М. Повал, нахождение плавучего транспортного средства на участках СМП, выходящих за пределы территории Российской Федерации, «невозможно без предварительного либо последующего пересечения российских акваторий Северного Ледовитого океана, а также без ледокольно-лоцманской проводки и ледовой авиаразведки» [Повал, 2011].

Все это позволяет сделать вывод о том, что регулирование пользования трассами этого пути вполне обоснованно составляет прерогативу Российской Федерации как прибрежного к этой магистрали государства.

Сходные проблемные вопросы возникают и в связи с определением статуса Северо-Западного прохода.

Северо-Западный проход располагается непосредственно между проливом Дэвиса, заливом Баффина и морем Бофорта. СЗП определяют как сочетание судоходных путей, соединяющих Атлантический океан с Тихим океаном через североамериканские арктические водные пути [Тодоров, 2017].

Статус вод в указанном проходе давно вызывает споры между Соединенными Штатами Америки и Канадой. Данные споры ведутся достаточно оживленно, ситуация на настоящий момент полностью не урегулирована.

По мнению США, СЗП является международным проливом, в связи с чем к нему надлежит применять режим транзитного прохода. С точки зрения Канады, СЗП исторически входит в состав ее внутренних вод, в связи с чем судоходство по нему требует получения разрешения со стороны Канады.

Пытаясь разрешить противоречия, стороны подписали Соглашение о сотрудничестве в Арктике (Arctic Cooperation Agreement) [Canada and United States of America Agreement on Arctic Cooperation, [www](#)]. Соглашение оговаривает условия сотрудничества между правительствами двух стран в координации исследований в арктической морской среде во время ледокольных путешествий и в содействии безопасному, эффективному ледокольному судоходству с арктических берегов. В соглашении содержится важное положение о том, что судоходство ледоколов Соединенных Штатов Америки во внутренних водах Канады будет осуществляться с согласия Канады [Тодоров, 2017]. Тем не менее, указанное соглашение касается непосредственно только ледоколов, при этом условия коммерческого судоходства им не оговариваются. Вопросы коммерческого судоходства через СЗП до сих пор никоим образом не урегулированы сторонами. Правовые позиции обеих стран относительно статуса СЗП также остались неизменными.

При рассмотрении вопроса о том, является ли Северо-Западный проход международным проливом, в отношении которого существует право судоходства, применяются те же положения международного права, что и в случае с СМП. Ключевым моментом здесь также является проверка соответствия СЗП функциональному критерию для определения международных

проливов. И, как и в случае с СМП, было бы несправедливо утверждать, что СЗП может удовлетворять функциональным требованиям из-за низкого числа зарегистрированных транзитов. Общее количество проходов за всю историю СЗП составляет всего 236 (конец 2015 года). Рекордное количество (30) судов прошло через Северо-Западный проход в 2012 году [Headland, www]. Очевидно, что этого недостаточно, чтобы соответствовать функциональному критерию, установленному Международным Судом ООН [Anglo-Norwegian Fisheries Case, www]. Указанный функциональный критерий заключается в том, может ли судоходство через пролив осуществляться без помощи прибрежного государства, без его обслуживания пролива, предоставления спасательных катеров и т.д. Например, в случае с СМП сомнительной представляется позиция о возможности иностранных государств осуществлять судоходство без помощи Российской Федерации, заключающейся в предоставлении ледоходов, спасательных команд и др. В случае, если судоходство является невозможным без осуществления такой помощи, данные воды должны быть признаны внутренними водами прибрежного государства.

Сравнивая Северный морской путь и Северо-западный проход, можно найти определенные «плюсы» и «минусы» как у одной транспортной коммуникации, так и у другой.

Во-первых, следует отметить, что во многом СМП и СЗП похожи. Так, обе эти транспортные коммуникации являются не конкретными маршрутами, а сочетанием нескольких из множества различных водных путей и проливов. Кроме того, толчком к регулированию правового статуса как первого, так и второго стало осуществление морскими судами иностранных кораблей прохода по этим путям без уведомления прилежащих стран.

Во-вторых, как в случае СМП, так и в случае СЗП для признания их международными ключевой является проверка их соответствия функциональному критерию. И в обоих случаях, на наш взгляд, опираясь на позицию Международного суда ООН, указанные морские пути не соответствуют данному критерию. Таким образом, можно сказать, что и СМП, и СЗП вполне логично отнести к внутренним водам соответствующих прилежащих стран.

В-третьих, Россия в отношении СМП, а Канада в отношении СЗП имеют более сильные позиции по определению правового статуса путей в связи с тем, что оба пути служат национальным интересам и используются в основном в качестве внутренней транспортной артерии данных стран, имея при этом минимальное количество международных проходов.

В-четвертых, при проходе иностранных судов по этим путям не представляется возможным судоходство без оказания предварительной и последующей помощи со стороны России и Канады соответственно. Зависимость судоходства в указанных путях от поддержки прибрежного государства, по практике Международного суда ООН, позволяет относить эти маршруты к внутренним водам.

Ключевым «плюсом» как СМП, так и СЗП является то, что Севморпуть в 2,5 раза короче пути через Суэцкий канал, а использование СЗП позволяет сократить маршрут между Азией и Северо-Западной Европой на 30%, между Азией и Восточным побережьем США – на 20% [Hansen, Gronstedt, Graversen, Hendriksen, 2016].

Другим серьезным преимуществом указанных транспортных коммуникаций является их безопасность, так как естественным образом исключается вероятность нападения пиратов на морские суда при осуществлении прохода по СМП и СЗП.

Переходя к недостаткам указанных маршрутов, следует отметить, что навигация по ним ограничена большую часть года в связи с ледовитостью трасс. Указанное обстоятельство не позволяет в полной мере воспользоваться транспортными коммуникациями и сильно ограничивает их финансовые возможности.

Другим недостатком обоих маршрутов является необходимость ледовой проводки судов,

что увеличивает затраты судовладельцев при переходе по указанным путям.

Кроме этого, отмечается слабая инфраструктурная составляющая путей. Необходимы значительные инвестиции для развития прилежащих к СМП и СЗП территорий, что, учитывая природные и климатические особенности регионов, является на данный момент трудноосуществимым.

Заключение

Таким образом, мы можем сделать вывод, что правовой статус Северо-Западного прохода на данный момент точно не определен, по данному вопросу существует несколько правовых позиций. Согласно позиции, поддержанной США, СЗП является международным проливом с точки зрения функционального критерия, выработанного в свое время Международным Судом ООН. Так, указанный проход соединяет два океана (Северный Ледовитый и Атлантический), может использоваться большим количеством стран, судоходство в нем возможно и без участия прибрежного государства (Канады). Однако, согласно позиции Канады, указанный проход невозможно назвать международным, так как он исторически входит во внутренние воды Канады; на островах, находящихся в непосредственной близости от него, проживает коренное население, определенным образом относящее себя к Канаде; судоходство на указанном маршруте невозможно без оказания предварительной и последующей помощи (спасания) со стороны Канады. Кроме того, с точки зрения функционального критерия, применение которого поддерживается США, СЗП невозможно признать международным проливом, так как трафик перемещения через него судов является крайне низким (самый большой показатель – 30 судов в 2012 году).

На наш взгляд, позиция Канады по этому вопросу является более обоснованной, так как с точки зрения функционального и исторического критериев (малое количество проходящих судов и историческая принадлежность территории Канаде) данный пролив нельзя назвать международным, что не позволяет в дальнейшем применять к судоходству по нему правила международного трансфера (свободное перемещение по международному проливу без запрашивания разрешения со стороны государства, распространяющего суверенитет на указанные воды). Это влечет необходимость получения разрешения у Канады на трансфер по проливу и ставит Канаду в выгодное стратегическое и экономическое положение относительно использования морских маршрутов для целей обороны, политики и экономики. На данный момент неопределенность правового статуса СЗП носит скорее теоретический, чем практический характер, так как ежегодный поток судов через него настолько мал, что вряд ли отразится существенно на экономическом и стратегическом положении обеих сторон. Однако, как показали исследования зарубежных ученых, на текущий момент происходит постоянное и очень быстрое таяние льдов, что может в дальнейшем привести к освобождению прохода от льдов, снижению опасности для судоходства по нему, а значит к увеличению потока судов, желающих путешествовать именно через этот проход.

Библиография

1. Гаврилов В.В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. 2015. № 2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-severnogo-morskogo-puti-rossiyskoy-federatsii>
2. Гудев П.А. Северный морской путь: национальная или международная транспортная артерия? URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/severnuy-morskoy-put-natsionalnaya-ili-mezhdu-narodnaya-transportnaya-arteriya>

3. Овлащенко А.В. Международная политика в области энергетики и морское право. М.: Союзморниипроект, 2004.
4. Повал Л. М. Международно-правовые проблемы раздела экономических пространств Арктики // Арктика и Север. 2011. № 3. URL: http://www.narfu.ru/upload/iblock/2cb/ogouvfdvgruvkollxzalvpg-jajivdeiscprquqn%20onpptdevoxohmkxv%20dvyqzfukopfjal%20ymddwmtitwlfqinmmjj_yuj_hmd%20mj_xwoxifnocokectyoj_eb%20sclsnqthqocscys.pdf
5. Тодоров А.А. Правовой спор между Россией и США о Северном морском пути и похожий вопрос о Северо-Западном морском пути // Арктика и Север. 2017. № 29. С. 74-89.
6. Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951 I.C.J. 8 (Order of Jan. 10). URL: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.01.10_fisheries.htm
7. Canada and United States of America Agreement on Arctic Cooperation. Signed at Ottawa on 11 January 1988. URL: http://www.assidmer.net/doc/1988_Canada_-_USA_Treaty.pdf
8. Hansen C., Gronstedt P., Graversen C., Hendriksen C. Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges. URL: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.01.10_fisheries.htm
9. Headland R.K. Transits of the Northwest Passage to end of the 2015 navigation season Atlantic Ocean. URL: <http://www.americanpolar.org/wp-content/uploads/2015/10/NWP-2015.pdf>
10. Lackenbauer W. Mirror Images: Canada, Russia and the circumpolar world. International Journal. October, 2010. P. 879-895.

Comparative legal analysis of the features of legal status of the Northern Sea Route and the Northwest Passage

Vladislav D. Shitikov

Independent researcher
190191, Russian Federation, Moscow, ul. Vozdvizhenka, 3/5,
e-mail: vladislav.shitikov.97@mail.ru

Gusein M. Guseinov

Master of Jurisprudence, Legal Adviser,
State governmental institution of the Arkhangelsk region "State Law Office",
163000, Russian Federation, Arkhangelsk, Novgorod avenue, 160;
e-mail: Gucein0v@yandex.ru

Artemii D. Chirkov

Legal Adviser,
State governmental institution of the Arkhangelsk region "State Law Office",
163000, Russian Federation, Arkhangelsk, Novgorod avenue, 160;
e-mail: artemiy.chirkov@mail.ru

Abstract

The article provides a comparative legal analysis of the features of legal status of the Northern Sea Route and the Northwest Passage. Three main points of view are considered regarding the definition of the legal status of these maritime communications. The authors talk about the similarity of both communications, which consists in the fact that they are not concrete routes, but a combination of several different waterways and straits. In addition, the impetus for the regulation of the legal status of both communications was the passage by foreign ships along these routes without

notifying the countries concerned. It was concluded that the regulation of using the Northern Sea Route is the prerogative of the Russian Federation. Canada's position on the issue of the Northwest Passage is more reasonable than other countries, since from the point of view of functional and historical criteria (a small number of passing ships and the historical identity of the territory of Canada), this strait cannot be called international. It does not allow to apply the rules of international transfer to shipping on it (free movement on the international strait without requesting permission from the state extending sovereignty to the waters).

For citation

Shitikov V.D., Guseinov G.M., Chirkov A.D. (2019) Sravnitel'no-pravovoi analiz osobennostei pravovogo statusa Severnogo morskogo puti i Se-vero-Zapadnogo prokhoda [Comparative legal analysis of the features of legal status of the Northern Sea Route and the Northwest Passage]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 9 (4A), pp. 108-114.

Keywords

Northern Sea Route, Northwest Passage, international law, legal status, shipping.

References

1. *Anglo-Norwegian Fisheries Case, 1951 I.C.J. 8 (Order of Jan. 10)*. Available at: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.01.10_fisheries.htm [Accessed 12/05/19].
2. *Canada and United States of America Agreement on Arctic Cooperation. Signed at Ottawa on 11 January 1988*. Available at: http://www.assidmer.net/doc/1988_Canada_-_USA_Treaty.pdf [Accessed 12/05/19].
3. Gavrilov V.V. (2015) Pravovoi status Severnogo morskogo puti Rossiiskoi Federatsii [The legal status of the Northern Sea Route of the Russian Federation]. *Zhurnal rossiiskogo prava* [Journal of Russian law], 2. Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoy-status-severnogo-morskogo-puti-rossiyskoy-federatsii> [Accessed 12/05/19].
4. Gudev P.A. *Severnyi morskoi put': natsional'naya ili mezhdunarodnaya transportnaya arteriya?* [The Northern Sea Route: a national or international transport artery?]. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/severnyy-morskoy-put-natsionalnaya-ili-mezhdu-narod-naya-transportnaya-arteriya> [Accessed 12/05/19].
5. Hansen S., Grønseth P., Graversen C., Hendriksen C. *Arctic Shipping – Commercial Opportunities and Challenges*. Available at: http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1951.01.10_fisheries.htm
6. Headland R.K. *Transits of the Northwest Passage to end of the 2015 navigation season Atlantic Ocean*. Available at: <http://www.americanpolar.org/wp-content/uploads/2015/10/NWP-2015.pdf> [Accessed 12/05/19].
7. Lackenbauer W. (2010) Mirror Images: Canada, Russia and the circumpolar world. *International Journal*, october, pp. 879-895.
8. Ovlashchenko A.V. (2004) *Mezhdunarodnaya politika v oblasti energetiki i mor-skoe parvo* [International energy policy and law of the sea]. Moscow: Soyuzmorniiproekt Publ.
9. Poval L.M. (2011) Mezhdunarodno-pravovye problemy razdela ekonomiche-skikh prostranstv Arktiki [International Legal Problems of the Division of Economic Spaces in the Arctic]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 3. Available at: http://www.narfu.ru/upload/iblock/2cb/ogovfdvgcruvkollxzalvpg-jajivdeicprquqn%20onpntdevoxohmkxv%20dvyqzfukopfjal%20ymddwmtitwflqinmmjj_yuj_hmd%20mj_xwoxifnocockeyoj_eb%20sclsnqthqoccys.pdf [Accessed 12/05/19].
10. Todorov A.A. (2017) Pravovoi spor mezhdou Rossiei i SShA o Severnom mor-skoy puti i pokhozhii vopros o Severo-Zapadnom morskoy puti [The legal dispute between Russia and the United States on the North Sea Route and a similar question about the Northwest Sea Route]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 29, pp. 74-8