

УДК 327

АРКТИЧЕСКИЕ ПРОЛИВЫ: К ФОРМИРОВАНИЮ РОССИЙСКО- КАНАДСКОЙ ОСИ*

Майкл Байерс**

Университет Британской Колумбии, г. Ванкувер, Канада

В отличие от Антарктиды – континента, окружённого океанами, Арктика – это океан, окружённый континентами. Большая часть береговой линии Северного Ледовитого океана принадлежит двум крупнейшим по площади странам мира – Канаде и России, каждая из которых также владеет территориями по ту или иную сторону ряда оспариваемых и всё более свободных ото льда арктических проливов.

Канада считает Северо-Западный проход своими внутренними водами. Россия придерживается такого же мнения в отношении Северного морского пути. Обе страны признают, что уменьшение толщины ледяного покрова и таяние арктического морского льда чревато экологическими рисками и рисками в области безопасности, но одновременно создают экономические возможности для развития судостроения и расширения доступа к природным ресурсам. Обе они полагают, что их внутреннее законодательство является наилучшей основой для защиты и развития северных береговых линий. И обе страны сталкиваются с единственным общим источником противодействия их притязаниям – а именно, с Соединёнными Штатами. Всё это порождает вопрос: почему Россия и Канада не усилили свои соответствующие позиции путём признания юридических притязаний друг друга?

Северо-Западный проход

Северо-Западный проход включает несколько маршрутов, проложенных между 19-ю тыс. островов Канадского Арктического архипелага. Сами эти острова были неоспоримо канадскими с тех пор, как Великобритания в 1880 г. передала Канаде права на владение ими. При этом из-за практически непроницаемого морского льда вопрос о собственности и контроле над соединяющими их водами никогда не обсуждался – во всяком случае, до момента появления у США мощных ледоколов и, в самое последнее время, до начала сильного таяния морского льда.

* MICHAEL BYERS. Towards a Russian-Canadian axis on the Northern Sea Route and Northwest Passage. Перевод с англ. кандидата экономических наук Е.Г. Комковой.

** Майкл Байерс – профессор Университета Британской Колумбии, руководитель Программы канадских исследований в области глобальной политики и международного права. – Перев.

Согласно точке зрения Канады, состоящей в том, что Северо-Западный проход представляет собой её внутренние воды, к нему полностью применимы положения национального законодательства. Внутренние воды – это не территориальные воды, и поэтому, в соответствии с международным правом, никто не имеет права заходить в них без разрешения прибрежного государства. К внутренним водам могут относиться акватории заливов или пространство вдоль фрагментированных береговых линий, если их долгое время признают в качестве таковых другие страны, или если они установлены с помощью метода прямых исходных линий, соединяющих выступы берега в море согласно принятому в 1951 г. решению Международного суда по делу об англо-норвежских рыбных промыслах (*Anglo-Norwegian Fisheries Case*).

В 1985 г. Канада провела прямые исходные линии* вокруг своих арктических островов. Она утверждала, что такие исходные линии подтверждены фактом исторического пользования, включая использование морских льдов инуитами – одним из коренных народов Канады, чья жизнедеятельность связана в основном с морем. Последний довод получил поддержку во время переговоров 1993 г. между федеральными властями и представителями инуитов, итогом которых стали соглашение об урегулировании территориальных претензий и создание управляемой инуитами Территории Нунавут в составе Канады. В ходе переговоров инуиты настаивали на включении в соглашение параграфа следующего содержания: «Суверенитет Канады над водами Арктического архипелага подтверждается их использованием и владением инуитами». В решении 1975 г. по делу о Западной Сахаре (*Western Sahara Case*) Международный суд постановил, что кочевые народы способны приобретать и передавать права на суверенитет (хотя речь шла о землях, а не о покрытых льдом водах).

США настаивают, что Северо-Западный проход – это международный пролив и руководствуются критериями, предложенными Международным судом в решении 1949 г. по делу о проливе Корфу (*Corfu Channel Case*), а именно, что «его географическое расположение соединяет две части открытого моря и что он использовался для международной навигации». При следовании через международные проливы иностранные суда неизбежно проходят в пределах 12-ти морских миль от одного или более прибрежных государств, но при этом пользуются не обычным для территориальных вод правом «мирного прохода» (*innocent passage*), а более основательным правом «транзитного прохода» (*transit passage*). Это позволяет им следовать по проливу, не запрашивая разрешение прибрежных государств, а также освобождает от ряда других обременений. Например, иностранные подводные лодки могут проходить международные проливы в погруженном в воду состоянии, что не разрешено в случае с обычными территориальными водами.

Американцы также подчёркивают, и справедливо, что метод прямых исходных линий не может быть использован для закрытия существующих международных проливов. В результате, самым существенным моментом в споре между Канадой и США является вопрос о том, использовался ли данный про-

* Воображаемые прямые линии, соединяющие выступы берега в море (см. подробнее: Конвенция ООН по морскому праву). – *Перев.*

лив для международной навигации в период до декабря 1985 г., когда Канадой были проведены исходные базовые линии. В прошлом веке через Северо-Западный проход без разрешения Канады открыто проследовали только два судна: в 1969 г. американский супертанкер ледового класса «Манхэттен» (*Manhattan*) и в августе 1985 г. ледокол Пограничной охраны США «Полар си» (*Polar Sea*). Большинство канадских специалистов утверждают, что двух этих плаваний недостаточно для того, чтобы соответствовать критерию «использование для целей международной навигации». Американские специалисты возражают, что Международный суд в своём решении не определил конкретных параметров; при этом некоторые из них утверждают, что вполне достаточно даже ожидаемого использования.

Позиция США нашла определённую поддержку у Европейской Комиссии, которая в 1985 г. вместе с Государственным департаментом США выразила протест против проведения Канадой прямых исходных линий вокруг арктических островов. Однако наибольшее неприятие Еврокомиссии вызвало не столько применение линий как таковых и, в особенности, требование считать эти акватории внутренними водами, сколько необычная длина и направление некоторых из этих исходных линий. Вопреки широко распространённому мнению, ни одна страна, кроме США, никогда открыто и конкретно не возражала против канадского требования считать Северо-Западный проход своими внутренними водами.

После 1988 г., когда Канада и США заключили соглашение «О сотрудничестве в Арктике» (*Arctic Cooperation Agreement*), этот спор в отношениях между ними больше ни разу не становился серьёзной проблемой. В соглашении 1988 г. США «заверили, что вся навигация американских танкеров в водах, считаемых Канадой внутренними, будет производиться с согласия правительства Канады». В свою очередь, Канада пообещала, что будет выдавать такое разрешение в случае запроса. Две страны также согласились в том, что «ничто в этом соглашении... или в аналогичной практике не затрагивает соответствующих позиций Соединённых Штатов и Канады с точки зрения морского права в этой или других морских акваториях». Другими словами, этот документ по существу является соглашением о несогласии.

Договор «О сотрудничестве в Арктике» был задуман, чтобы иметь возможность регулировать спор о Северо-Западном проходе бесконечно долго, поскольку наличие круглогодичного толстого, тяжёлого, многолетнего морского льда ограничивало навигацию тяжёлыми ледоколами. Но в настоящее время льды теряют свою толщину и быстро истончаются. В течение четырёх из пяти последних летних периодов Северо-Западный проход был свободен ото льда в начале сентября и открыт для навигации неледокольных судов. В 2009 г. и в 2010 г. через проход проследовало по 18 судов, в 2011 г. – 22 судна. Сегодня представляется реалистичным, что в течение следующих пяти – пяти с небольшим лет в Арктике будет происходить полное таяние льда к концу сезона, вместе с чем главное препятствие для навигации – многолетний лёд – исчезнет. В недалёком будущем Северо-Западный проход может вполне начать напоминать Балтийское море, в котором суда ледового класса и сопровождаемые ледоколами группы судов плавают круглогодично, не опасаясь за безопасность.

Другим изменением фундаментального характера следует считать отношение США к проблеме безопасности. После 11 сентября 2001 г. Вашингтон начал беспокоиться о том, чтобы террористы не смогли воспользоваться Северо-Западным проходом для проникновения в Северную Америку или чтобы страны-«изгои» (*rogue states*) не смогли транспортировать оружие массового уничтожения вдоль самых протяжённых и в большинстве случаев неохраемых береговых линий. Эти проблемы было бы легче всего решить, опираясь не на более слабый режим, ассоциирующийся, согласно международному праву, с международными проливами, а используя внутреннее уголовное, таможенное и иммиграционное законодательство прибрежной страны – в особенности, если эта страна является ближайшим военным и экономическим союзником. Как заявил в августе 2007 г. бывший посол США в Канаде Пол Селуччи «в эпоху борьбы с терроризмом нашим [американским. – *Перев.*] интересам в области безопасности отвечало бы положение, при котором Северо-Западный проход считался бы частью Канады. Это позволило бы канадскому флоту перехватывать здесь суда и подниматься на их борт, чтобы удостовериться, что они не пытаются ввести в Северную Америку оружие массового уничтожения».

Американский флот, однако, озабочен тем, что признание канадских притязаний может создать прецедент для других водных путей, таких как Ормузский пролив, чей международный статус тоже оспаривается. В январе 2009 г., как раз накануне окончания срока своих полномочий, президент США Дж.У. Буш подписал президентскую директиву, включающую подтверждение известной позиции Вашингтона о том, что Северо-Западный проход представляет собой международный пролив. Г-н Буш заявил: «Обеспечение свободы судоходства – один из главных национальных приоритетов США. Защита прав и обязательств, относящихся к навигации и полётам над Арктическим регионом, усиливает американскую способность осуществлять эти права по всему миру, включая стратегически важные проливы». Однако наличие морского льда и незначительное число иностранных плаваний без разрешений даёт возможность юридически отделить Северо-Западный проход от всех остальных потенциальных или реально существующих международных проливов – за исключением российских арктических проливов, составляющих Северный морской путь.

Северный морской путь

Северный морской путь проходит от Атлантического океана вдоль северных берегов России до Тихого океана, и он тоже стал свободным ото льда в летние месяцы. Летом 2011 г. по нему проследовало 34 судна, большинство из которых перевозили сырьё и минералы из российских портов на азиатские рынки. На верфях Южной Кореи строятся грузовые суда, приспособленные для плавания во льдах, которые вскоре смогут продлить навигационный сезон за пределы летних месяцев. В свою очередь, российское правительство строит новые ледоколы для проводки караванов судов.

Правительство РФ намерено превратить Северный морской путь в коммерчески состоятельную альтернативу Малаккскому проливу и Суэцкому каналу.

В сентябре 2011 г. тогдашний премьер-министр РФ (ныне президент) Владимир Путин заявил: «Через Арктику лежит кратчайший путь к рынкам Европы и Азии. Этот путь на треть короче традиционного южного маршрута. Это отличная возможность оптимизировать транспортные расходы. Поэтому государства и частные компании, которые выберут арктический маршрут для перевозок, вне всяких сомнений, получат весомые преимущества и дивиденды».

В этой бочке мёда есть, однако, большая ложка дёгтя: США оспаривают притязания России относительно того, что такие части Северного морского пути, как проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова представляют собой её внутренние воды. Важно при этом, что ни одна другая страна в спор, начавшийся в 1963 г., когда ледокол Береговой охраны США «Нортуинд» (*Northwind*) обследовал море Лаптевых, а американский корабль «Бёртон айленд» (*Burton Island*) летом следующего года провёл такие же изыскания в Восточно-Сибирском море, вмешиваться не стала. Эти плавания подвигли советское правительство к тому, чтобы в июле 1964 г. направить в адрес Посольства США в Москве памятную записку, в которой ясно формулировалась позиция о том, что эти проливы являются внутренними водами СССР: «Северный морской путь проходит вдоль арктического побережья СССР. Эта магистраль, отстоящая весьма далеко от международных судоходных маршрутов, использовалась в прошлом и используется в настоящее время только судами, принадлежащими Советскому Союзу или зафрахтованными от имени Северного морского пути ... Следует также иметь в виду, что Северный морской путь на некоторых участках проходит через советские территориальные и внутренние воды. В частности, это касается всех проливов, ведущих из Карского моря на запад и восток, поскольку они перекрываются советскими территориальными водами, равно как и проливы Дмитрия Лаптева и Санникова, соединяющие между собой море Лаптевых и Восточно-Сибирское море, и с исторической точки зрения принадлежат Советскому Союзу. Ни один из этих выше поименованных проливов, как известно, не используется для международной навигации. Таким образом, к водам этих проливов полностью приложим статут охраны государственных границ СССР, в связи с чем иностранные военные корабли могут проходить через территориальные воды и заходить во внутренние воды только после заблаговременно полученного у правительства СССР разрешения».

В июне 1965 г. правительство США ответило дипломатической нотой, в которой термин «внутренние воды» был изменён на «исторические воды», а американская позиция была сформулирована так, что получалось, будто российские проливы являются международными, причём этот тезис был повторен неоднократно: «Что касается проливов Дмитрия Лаптева и Санникова, то Соединённым Штатам не известны никакие основы для притязаний на эти воды по историческим основаниям, даже если предположить, что доктрина исторических вод в международном праве может быть применена к международным проливам... Хотя Соединённые Штаты симпатизируют усилиям, предпринимаемым Советским Союзом по развитию Северного морского пути и отдают себе отчёт в важности этой магистрали для советских интересов, они, тем не менее, не могут допустить, чтобы эти факторы привели к изменению статуса

этих вод в рамках международного права. Относительно проливов, соединяющих Карское море, которые описаны как частично совпадающие с советскими территориальными водами, то необходимо подчеркнуть, что существует право мирного прохода всех судов через проливы, используемые для международной навигации между двумя частями открытого моря, и это право не может быть приостановлено. В случае, когда проливы соединяют две части открытого моря и одновременно являются территориальными водами, действует неограниченное право прохода судов по акватории открытого моря ... В соответствии с выше изложенными доводами Соединённые Штаты подтверждают сохранение за собой своих прав и прав своих граждан в водах, о которых идёт речь. Соединённые Штаты рассматривают статус этих вод как зависящий не от декретов прибрежного государства, а от норм международного права».

Переименовав термин советской стороны «внутренние воды» на «исторические воды», США заявили, что эти водные пути являются международными проливами, потому что они - международные проливы. Тем самым Соединённые Штаты постарались обойти неудобный для них факт о неиспользовании этих проливов для международного судоходства, что было одним из двух критериев для определения статуса международного пролива, сформулированных в деле о проливе Корфу.

Советско-американский спор вскоре приобрёл ещё большую значимость в связи с так называемыми *Вилькицкими инцидентами*. Пролив Вилькицкого находится между островом Большевик у южной оконечности архипелага Северная Земля и полуостровом Таймыр, представляющим собой северную оконечность материковой части территории России. Его расположение на 78 градусе северной долготы, всего в 1370 км от Северного полюса, делает его самым важным узким местом Северного морского пути. Летом 1965 г. ледокол Береговой охраны США «Нортуинд» подошёл к Вилькицкому проливу с запада. Советский Союз оказал сильный дипломатический нажим, который, по словам представителя Государственного департамента, включал в себя угрозу «пойти на всё», если американский корабль войдет в пролив. Правительство США приказало «Нортуинду» повернуть.

Летом 1967 г. ледоколы Береговой охраны США «Эдисто» (*Edisto*) и «Ист уинд» (*East Wind*) совершали масштабное плавание по Северному Ледовитому океану. Их маршрут, как он был сообщён советскому правительству, пролегал к северу от островов Новая Земля и Северная Земля и лежал «полностью в международных водах». Но тяжёлая ледовая обстановка заставила эти суда изменить курс в направлении пролива Вилькицкого. В Москву была направлена дипломатическая нота, которая была составлена таким образом, чтобы не создавать впечатления просьбы о проходе: «Эскадра намерена осуществить мирный проход через пролив Вилькицкого и будет придерживаться срединной линии как можно точнее без каких-либо отклонений или задержек». Ответ Советского Союза в виде памятной записки последовал в тот же день и через четыре дня он был подкреплён устным демаршем, в которых говорилось, что этот пролив является советскими водами и что иностранные корабли должны подавать заявки за 30 дней до прохода. Правительство США сократило планы по круговой навигации Северного Ледовитого океана, заявив при этом «реши-

тельный протест» против «необоснованной позиции, будто предполагаемый проход «Эдисто» и «Ист уинд» нарушает советские правила и нормы, включая возможность действий со стороны советского правительства по задержанию этих судов или какого-либо иного вмешательства в их плавание».

Вилькицкие инциденты важны с юридической точки зрения в свете критериев, установленных Международным судом, на предмет определения того, что считать международным проливом, а именно: такой пролив должен соединять две части открытого моря и «использоваться для международной навигации». Последний функциональный критерий совершенно очевидно не подходил к случаю с северными проливами России. Фактически, как разъясняет Д. Ротуэлл*, после инцидентов 1960-х годов «со стороны Соединённых Штатов или любого другого государства было немного других попыток по активному продвижению права на свободу мореплавания для их судов через проливы, расположенные в Российской Арктике».

Открытие Северного морского пути для международного судоходства началось только через два десятилетия. В 1967 г. Генеральный секретарь ЦК КПСС М.С. Горбачёв заявил, что через Арктику пролегает кратчайший путь из Европы на Дальний Восток, в район Тихого океана. По его словам, в зависимости от того, как будет происходить нормализация международных отношений, СССР может открыть Северный морской путь для иностранных судов с использованием советской ледовой проводки. Два года спустя СССР впервые получил плату за использование Северного морского пути: советское судно «Тикси» было зафрахтовано для доставки товаров из Германии в Японию. В 1991 г. «Астролябия», плавающая под французским флагом, стала первым несоветским судном, проследовавшим Северным морским путём.

Международный интерес к Северному морскому пути привёл к публикации двух важных докладов. Международная программа освоения Северного морского пути (*International Sea Route Programme*) – это норвежско-японско-российский проект, который осуществлялся с 1993 по 1999 гг. и ставил своей целью оценить перспективность этого водного пути для международного судоходства. В его финальном докладе говорилось: «С экономической, технологической и экологической точек зрения значительный подъём международного коммерческого судоходства является реальным. Крупнейшим и наиболее очевидным источником грузового потенциала являются огромные запасы нефти и газа в Российской Арктике – как на суше, так и на шельфе. Их транспортировка морем на западные рынки может начаться уже в начале следующего века. Что касается транзитных перевозок, то исследование основных грузопроизводящих районов к западу и востоку от Северного морского пути (северо-западная Европа, северо-восточная Азия и североамериканское западное побережье) показало наличие стабильного потенциала транзитных грузоперевозок, особенно перевозок насыпных грузов».

* Д. Ротуэлл – английский учёный, автор книги «Полярные регионы и развитие международного права». См.: *Rothwell D. The Polar Regions and the Development of International Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996. – *Перев.*

«Арктическая операционная платформа» (*Arctic Operational Platform*), которую организовала и финансировала в 2002–2006 гг. Европейская Комиссия, была направлена на то, чтобы способствовать превращению Северного морского пути в экологически и экономически жизнеспособный маршрут для транспортировки нефти и газа из Российской Арктики. Сделанный в ней вывод звучал так: «Транспортировка нефти и газа по Северному морскому пути технологически возможна и оправдана с экономической точки зрения».

В сентябре 2009 г., когда стоял толстый, многолетний лёд, два немецких контейнеровоза благополучно проследовали через Северный морской путь из Ульсана, Южная Корея, в Роттердам, Нидерланды. В ноябре 2010 г. крупнейшая российская горнорудная компания «Норильский никель» объявила о том, что один из принадлежащих ей кораблей совершил плавание из Мурманска в Шанхай и обратно. За 41 день плавания было преодолено 18 218 км; для сравнения: если бы судно шло через Суэцкий канал, на это ушло бы 84 дня и было бы преодолено 38 785 км. В августе 2011 г. 280-метровый супертанкер «Владимир Тихонов» с грузом сжиженного природного газа проследовал из Мурманска в тайландский Мап Та Пхут, став самым большим кораблём, совершившим проход по Северному морскому пути. Это стало возможным потому, что ледовые условия в конце летнего периода теперь позволяют судам огигать Новосибирские острова с севера и избегать, тем самым, прохода через мелководье, лежащее между этими островами и побережьем. Впрочем, остальных арктических проливов вдоль российского побережья это не касается. Важно то, что ни одно из этих плаваний не даёт оснований полагать, что Россия считает Северный морской путь открытым для неограниченного прохода.

Канадо-российское сотрудничество

Сходство между Северо-Западным проходом и Северным морским путём не ограничивается общей позицией России и Канады по поводу того, что их соответствующие арктические проливы представляют собой внутренние воды. В 1982 г. советские и канадские дипломаты выступили партнёрами при выработке статьи 234 Конвенции ООН по морскому праву. Она наделяет прибрежные государства расширенными правами по регулированию судоходства в покрытых льдами районах в пределах 200-мильной зоны с целью предотвращения, сокращения и контроля за загрязнением морской среды, включая конструкцию и дизайн судов, а также навигационную практику. Статья 234 легитимизировала канадский закон 1970 г. «О предотвращении загрязнения арктических вод», который впоследствии послужил образцом для принятых СССР в 1990 г. регулирующих правил и норм в отношении Северного морского пути.

В 1985 г. Канада и Советский Союз взяли на вооружение в Арктике принцип прямых исходных линий. Советские исходные линии связывают архипелаги Новая Земля, Северная Земля и Новосибирские острова с континентальной частью. В том самом году, когда США направили ледокол Пограничной охраны «Поляр си» в Северо-Западный проход, пресс-атташе Посольства СССР в Оттаве Евгений Поздняков публично поддержал канадские притязания: «Не имеет значения, идёт ли речь о Северо-Западном или Северо-Восточном про-

ходе^{*}. Наша позиция основывается на положениях международного права. Воды вокруг островов, принадлежащих какому-либо государству, являются внутренними водами этого самого государства». Однако нет никаких свидетельств более ранних или последующих заявлений со стороны Советского Союза или России в поддержку позиции Канады, как, впрочем, и свидетельств канадских заявлений в поддержку позиции СССР/России. Это весьма странно, учитывая сходство их проблем с юридической точки зрения. В годы «холодной войны» Канада и Советский Союз находились по разные стороны баррикад. Американское несогласие с притязаниями Канады всегда основывалось на широких стратегических соображениях, а именно, на потребности обеспечить максимальную свободу судоходства по всему миру. Учитывая взаимосвязь систем безопасности Канады и США через такие структуры, как НАТО, НОРАД и сеть обмена разведывательной информации «Пять глаз», для Канады было весьма затруднительно отстаивать независимую позицию по вопросу о Северо-Западном проходе. Поддержка же позиции СССР по вопросу о Северном морском пути просто не вписывалась в повестку дня того времени.

Что касается почти полного молчания Советского Союза в отношении Северо-Западного прохода, то можно предположить, что советское правительство решило не нарушать хрупкий баланс, который позволил Канаде и США «согласится не соглашаться». (Если бы Москва публично высказалась в поддержку Канады, то Вашингтон мог бы решить, что независимую канадскую позицию больше терпеть нельзя.) Другим объяснением может служить то, что Москва не беспокоилась на предмет того, что какая-либо иностранная держава может оспорить её притязания, открыто направив свои корабли в плавание по Северному морскому пути. В этом случае риск развязывания ядерного конфликта был бы слишком высок, а единственными американскими кораблями, способными осуществить надводное плавание, были легковооруженные ледоколы Береговой охраны, которые не шли ни в какое сравнение с мощным Северным флотом СССР.

В настоящее время, характеризуемое окончанием «холодной войны» и таянием морских льдов, в политическом ландшафте доминируют экологические озабоченности и экономические мотивы. Россия только что стала членом ВТО, и в качестве основной парадигмы соперничество на Севере уступило место сотрудничеству. В ноябре 2007 г. премьер-министр Канады С. Харпер и тогдашний премьер-министр РФ Виктор Зубков приняли совместное заявление «О канадо-российском экономическом сотрудничестве» (*Joint Statement on Canada-Russia Economic Cooperation*). В январе 2010 г., по сведениям Викиликс, г-н Харпер сказал Генеральному секретарю НАТО Андерсу Ф. Расмуссену, что Североатлантическому альянсу нет нужды вмешиваться в дела Арктики, поскольку «в Арктике Канада поддерживает с Россией хорошие рабочие взаимоотношения» и «вероятности развязывания конфликта в Арктике нет».

Что касается нынешнего президента России, то в сентябре 2010 г. на конференции в Москве г-н Путин заявил следующее: «Хорошо известна давняя, проверенная истина: в одиночку в Арктике выжить трудно. Тут сама природа за-

^{*} Так до начала XX века именовался Северный морской путь.— *Перев.*

ставляет людей, народы, да и целые государства помогать друг другу». Высказывание г-на Путина было сделано ровно через неделю после того, как российский и норвежский министры иностранных дел подписали договор «О разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцовом море и Северном Ледовитом океане» (*Treaty Concerning Maritime Delimitation and Cooperation in the Barents Sea and the Arctic Ocean*), где две эти страны ранее оспаривали принадлежность 175 тыс. кв. км морского дна, богатого нефтью и природным газом. Затем, в мае 2011 г. Россия, Канада, США, Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия и Исландия заключили международное соглашение «О сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике» (*Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic*) – первый правовой документ, согласованный в рамках Арктического совета.

Всё это имеет отношение к Северному морскому пути и Северо-Западному проходу. В феврале 2009 г. Алан Кессел, старший юрист Министерства иностранных дел и международной торговли Канады, встретился со своим российским коллегой Романом Колодкиным в Москве. В российской записи этой беседы сказано: «Обе стороны отметили высокую степень схождения их позиций по проблеме международного судоходства в Северо-Западном проходе (Канада) и по Северному морскому пути (Россия). Существующие ограничения, применяемые в этих районах, нужны для того, чтобы сохранить хрупкую морскую экологию, и они согласуются с теми правами, которые Конвенция ООН по морскому праву признаёт за прибрежными государствами в покрытых льдом районах. Обе стороны согласились провести более детальные консультации по этому вопросу, включая проблему прав на исторические воды в контексте продолжающихся споров с США об их статусе».

Заключение

В годы «холодной войны» советские подводные лодки проходили по Северо-Западному проходу без разрешений, но они никогда не угрожали суверенитету Канады, поскольку главное предназначение кораблей такого типа – не быть обнаруженными, а, согласно международному праву, создавать новые права могут только открытые действия. Однако сегодня, когда морской лёд активно тает, а иностранные грузоперевозчики ищут северные пути для транспортировки, момент, когда другие страны присоединятся к США и открыто оспорят канадские и российские притязания, является лишь вопросом времени.

За более чем два десятилетия, прошедших со времени окончания «холодной войны», Россия и Канада стали частью единой глобальной экономики и активно взаимодействуют в Арктике. В этих кардинально изменившихся условиях Москва и Оттава должны воспользоваться возможностью сформулировать совместную российско-канадскую позицию по правовому статусу Северного морского пути и Северо-Западного прохода. Такое дипломатическое сотрудничество по конкретному вопросу усилило бы переговорные позиции обеих стран, которые стремятся – в одиночку или совместно – достичь долгосрочного компромисса с Соединёнными Штатами.