

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО / INTERNATIONAL LAW

УДК 341.225:347.79(265.518)

DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.10.2016.4.150-165>

А. С. СКАРИДОВ¹

¹ *Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова,
г. Санкт-Петербург, Россия*

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ БЕРИНГОВА ПРОЛИВА И БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ

Цель: создание правового режима и средств обеспечения безопасности мореплавания в Беринговом проливе.

Методы: формально-логический, системный, сравнительно-правовой, статистический.

Результаты: в последние годы специализированные издания содержат многочисленные публикации по проблемам развития арктического судоходства и будущей интенсификации использования Северного морского пути. Какие бы арктические маршруты ни выбирали судоводители, судам придется преодолевать узкости Берингова пролива. Если представить, что существующие оценки обоснованы, добавить возможный рост судоходства по Северо-Западному морскому проходу, то возникает вопрос, насколько правовой режим и средства обеспечения безопасности проливных пространств адаптированы к возможному росту коммерческого судоходства и военного мореплавания. В этой связи автор формулирует правовые меры, направленные на обеспечение безопасности в проливной зоне с учетом роста грузопотоков.

Научная новизна: в статье впервые доказана необходимость включения в проливную зону Берингова пролива пространств, ограниченных с севера восточным и западным проходами, образуемыми островами Диомид и континентальными побережьями РФ и США и на юге проходами между мысом Чукотским и мысом Севуокук острова Св. Лаврентия, островным мысом Сивука и континентальной частью Аляски в целях защиты морского природного ландшафта и в интересах обеспечения безопасности мореплавания. Обоснована точка зрения о необходимости оснащения морских проходов, формирующих акваторию Берингова пролива, системой обеспечения безопасности. Предложен правовой режим обеспечения безопасности мореплавания в Беринговом проливе, который включает в себя совместные правила плавания, установку зон разделения движения судов, определение районов морских заповедников и организационно-правовых средств демпфирования опасных ситуаций.

Практическая значимость: положения и выводы статьи могут быть использованы в научной, педагогической и правоприменительной практике при рассмотрении вопроса о правовом режиме Берингова пролива и безопасности мореплавания.

Ключевые слова: международное право; Берингов пролив; морское право; социально-экономические проблемы; безопасность мореплавания и контроль судоходства

Как цитировать статью: Скаридов А. С. Правовой режим Берингова пролива и безопасность мореплавания // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. Т. 10, № 4. С.150–165.
DOI: 10.21202/1993-047X.10.2016.4.150-165

Введение

Для настоящей статьи ключевыми как минимум являются три обстоятельства: во-первых, Берингов пролив – это единственный судоходный путь из Северного Ледовитого океана в Тихий (и обратно); во-вторых, припроливными государствами являются Россия и США, находящиеся в стадии неконструктивного соперничества, и в-третьих, это район потенциально интенсивного судоходства с учетом развития Северного морского пути (далее – СМП) и Северо-Западного прохода (далее – СЗП)¹ как международных транспортных магистралей.

Нельзя сказать, чтобы анализ проблем судоходства в Беринговом проливе являлся предметом многочисленных исследований, но работы по правовым и навигационным проблемам мореплавания в проливной зоне публиковались и ранее, выходят и теперь [1–24]. Тем не менее мы посчитали необходимым высказать собственные суждения, более приблизив их к реальной практике судоходства.

Результаты исследования

Впервые проливом удалось пройти русскому мореплавателю Семену Дежневу в 1648 г., однако формальное право первооткрытия принадлежит В. Берингу², который во время Камчатской экспедиции (1728 г.) вышел через него в Чукотское море.

В географическом плане пролив сформирован материковыми частями полуострова Чукотка (РФ) и побережьем Аляски (США). Примерно в 22,3 морских мили к западу от Чукотки расположен российский остров Ратманова³, в 2,4 морской мили от него находится американский остров Крузенштерна⁴, от которого до американского побережья примерно 23,6 морской мили. Таким образом, пролив Беринга на самом деле представляет собой не один, а три пролива, которые условно можно назвать Восточным (от мыса Пээк

на Чукотке до мыса Всадник на острове Ратманова); Центральным (между островами Большой и Малый Диомид) и Западным (между побережьем Малого Диомиды и мысом Принца Уэльского) проходами⁵. Иными словами, то, что принято определять географическим названием «пролив Беринга», в навигационном отношении представляет собой три прохода, причем проход, образуемый материковой частью РФ и островом Ратманова, столь же удобен в навигационном отношении, что и проход, расположенный по отношению к нему мористее, – между материковой частью Аляски и островом Крузенштерна (и, соответственно, наоборот)⁶.

Правовой статус проливов очевиден – это международные морские коридоры, ведущие из одной части открытого моря и исключительной экономической зоны в другие, и, хотя на указанные водные пространства и распространяется суверенитет и юрисдикция РФ и США, на них распространяются также нормы международного права, включая положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (далее – КМП-82).

Как известно, США не являются стороной КМП-82, и начиная с известной прокламации президента США Р. Рейгана от 10 марта 1983 г.⁷ государственная позиция США о статусе проливов не публиковалась, Государственный департамент или иные правительственные учреждения также не высказывались об их отношении к указанной проблеме⁸. Примечательно,

⁵ Здесь использован термин «проход», под которым следует понимать одну из проливных узкостей, не имеющих географического названия.

⁶ В западной части в 12 морских милях к юго-востоку от Малого Диомиды расположена скала Фэйрвэй (Fairway Rock), которая формирует южную часть Западного прохода, однако ее наличие не оказывает существенного влияния на навигационную сложность прохода в американской части проливной зоны и сами пространства, на наш взгляд, не формируют «четвертого» пролива.

⁷ United States Ocean Policy. Statement by the President. March 10, 1983. Administration of Ronald Reagan, 1983/Mar. 10, pp. 383–384.

⁸ Совместное заявление Госсекретаря США Х. Клинтон и российского министра иностранных дел С. Лаврова (от 8 сентября 2012 г.) касалось в основном проблем защиты природной среды и условий обитания жителей (Shared Beringian Heritage Program), проживающих в районах, примыкающих к региону Берингова моря, но не затрагивали вопросов статуса проливной зоны (Совместное заявление министра иностранных дел Российской Федерации С. В. Лаврова и Государственного секретаря Соединенных Штатов Америки Х. Клинтон по сотрудничеству в регионе Берингова пролива. URL: http://www.mid.ru/tu/maps/us/-/asset_publisher/unVXBbj4Z6e8/content/id/144298 (дата обращения: 10.06.2016).

¹ Северо-западный проход известен в иностранной специальной литературе как North-West Passage.

² Витус Беринг (1681–1741), датчанин по происхождению (Vitus Jonassen Bering), офицер российского флота.

³ Остров Ратманова (чукчи называют именем «Имэлин», инуитское название – Imaqliq), входит в группу «острова Диомиды» и известен также как Большой Диомид.

⁴ Остров Крузенштерна (эскимосское название «Ингалик», или «Игналу») входит в группу «острова Диомиды» и известен также как Малый Диомид.

что в своем заявлении Комитету по международным отношениям палаты представителей тогдашний представитель США адмирал Роберт Папп, рассуждая об американской политике в Арктике, касаясь многочисленных проблем региона, тем не менее не упоминал о наличии проблем с правовым статусом проливов или о необходимости обеспечения благоприятного режима судоходства⁹. Мы не станем оценивать причины, по которым американские, как, впрочем, и российские, официальные лица не высказываются о проблемах правового статуса Берингова пролива, хотя это довольно странно при наличии значительного объема всевозможных заявлений и публикаций о возможном росте судоходства в Арктике. Заметим, наиболее активно проблемы Берингова пролива и прилежащих пространств рассматриваются в рамках деятельности Береговой охраны США (U.S. Coast Guard, далее – USCG) и Национального управления океанических и атмосферных исследований (National Oceanic and Atmospheric Administration, далее – NOAA) и в основном касаются вопросов экологической безопасности и организации судоходства.

На экспертном уровне, рассуждая о правовом режиме проливов, большинство авторов [18–24]¹⁰ склонны утверждать, что проливы относятся к международным водным путям, к которым применимы правила «транзитного прохода» в контексте положений ст. 38 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Мы не станем полностью приводить положения третьей части КМП-82, однако обратим внимание на конвенционные положения, имеющие прямое значение для последующих рассуждений. Положения Конвенции о «транзитном проходе» применяются к проливам, используемым для международного судоходства и соединяющим одну часть открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны, где все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, что соответствует положениям ст. 37 и 38 КМП-82.

⁹ Statement of Admiral Robert J. Papp, Jr. Special Representative for the Arctic U.S. Department of State Before the Committee on Foreign Affairs, Subcommittees on Europe, Eurasia, and Emerging Threats and Western Hemisphere U.S. House of Representatives November 17, 2015.

¹⁰ Курс международного права. В 7 т. Т. 5. М.: Наука, 1992.

Транзитному проходу не должно чиниться препятствий, за исключением того, что, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью, транзитный проход не применяется, если в сторону моря от острова¹¹ имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в исключительной экономической зоне.

Если снова обратиться к географии Берингова пролива, то формально мы должны констатировать, что она абсолютно точно не воспроизводит описание условий исключения проливов из категории «транзитных»¹², но не противоречит положению ст. 45 (б) разд. 3 КМП-82. В самом деле «российский проход» образован материковой частью Чукотского полуострова и побережьем острова Ратманова, мористее которого есть столь же удобный в навигационном и гидрографическом отношении «американский проход». И с другой стороны «американский проход» образован побережьем полуострова Сьюард и островом Малый Диомид, мористее которого есть столь же удобный в навигационном и гидрографическом отношении «российский проход». Отличием от положений ст. 38 (1) КМП-82 является то обстоятельство, что оба пролива соединяют одни и те же пространства, образованы территориальными водами припроливных государств, каждый пролив в навигационном отношении одинаково удобен, и коммерческие суда, а также военные корабли могут пользоваться проливами по своему усмотрению. Приведенные выше географические обстоятельства не были предметом рассмотрения при подготовке текста КМП-82, но с учетом интересов обеспечения безопасности мореплавания и полетов вполне сопоставимы с положениями разд. 2 ч. II КМП-82.

На наш взгляд, к проливам, объединенным названием «Берингов», в большей мере применимы условия, которые КМП-82 применяет к проливам

¹¹ Английский текст КМП-82 использует в контексте упомянутой статьи *sea ward of the island route*, что соответствует русскоязычному тексту «в сторону моря от острова маршрут...». В случае Берингова пролива каждый из маршрутов от острова Ратманова или Крузенштерна будет мористее лишь относительно острова, но не относительно континентальной части РФ или США.

¹² Ст. 38 (1) КМП-82.

с «правом мирного прохода», которому, хотя и не должно чиниться препятствий и он не может быть приостановлен¹³, но сам проход обусловлен более жесткими правилами, нежели те, которые применяются к транзитному проходу. Анализ рабочих материалов Подготовительного комитета, разработавшего предложения по ст. 38 КМП-82, показывает, что при работе над проектами положений конвенции ситуация «два противлежащих государства, разделенных двумя островами, образующими два пролива, одинаково пригодных для навигации», но перекрываемых территориальными водами, не рассматривалась. Всего по ст. 38 поступили предложения для корректировки первоначального текста от небольшой группы государств¹⁴, которые в контексте наших рассуждений особого значения не имеют. Предложения, содержащие полный текст предполагаемой статьи, были сделаны Россией, США и Великобританией. Если первые два в основном были сосредоточены на том, чтобы охарактеризовать проход как «непрерывный и быстрый», и включали не только проход судов, но и пролет летательных аппаратов, то в предложении Великобритании указывалось на то, что правила «транзитного прохода» могут применяться только к тем проливам, где:

(а) отсутствует «такой же пригодный маршрут...» (англ. *equally suitable high seas route*)

и (б) пролив образован... островом государства, и такой же пригодный маршрут мористее острова отсутствует¹⁵.

Предложение английской делегации, где должен быть альтернативный маршрут, «...в экономической зоне и открытом море», состояло в том, что конкретному маршруту есть навигационно пригодная альтернатива.

¹³ Прибрежное государство также не должно предъявлять к иностранным судам требования, которые на практике сводятся к лишению их права мирного прохода или нарушению этого права (ст. 24 КМП-82).

¹⁴ Испании, Греции, Марокко, Малайзии, Ирана и Италии. Незначительные замечания делались и другими странами, но в силу их несущественности применительно к предмету рассмотрения в настоящей статье не учитывались.

¹⁵ UN Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary. Volume II. COLP, University of Virginia. Martinus Nijhoff Publishers, 1993, pp. 321–331.

По-видимому, разработчики конвенции, ссылаясь на наличие прохода «мористее», предполагали, что это будет проход столь же удобный, ведущий в том же направлении, но находящийся вне территориального моря припроливного государства. Ситуация Берингова пролива выпала из контекста, но формально, основываясь на положениях КМП-82, мы не можем отрицать наличия в Беринговом проливе двух проходов, каждый из которых, хотя и проходит через территориальное море припроливного государства, но расположен «мористее» другого и является столь же удобным в навигационном отношении маршрутом. Соглашаясь с потенциальными оппонентами, что ст. 38 (1) КМП-82 недвусмысленно ссылается на альтернативный проход вне территориального моря, все же отметим то обстоятельство, что проходы Берингова пролива не соответствуют буквально положениям КМП-82.

Если признать приведенные выше рассуждения правомерными, то при осуществлении прохода суда должны следовать проливными зонами непрерывно и быстро и не должны заходить во внутренние воды, а также совершать в этих акваториях остановку и стоянку. Действия, сопоставимые с правилами «мирного прохода», должны соответствовать положениям ст. 18 и 19 КМП-82.

Правила прохода допускают плавание военных кораблей, но требуют, чтобы подводные лодки и другие подводные транспортные средства следовали на поверхности и демонстрировали свой флаг¹⁶.

КМП-82, среди прочего, также допускает, что РФ и США могут принимать законы и правила, относящиеся к проходу, включая вопросы:

- a) безопасности судоходства и регулирования движения судов;
- b) защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;
- c) защиты кабелей и трубопроводов;
- d) сохранения живых ресурсов моря;
- e) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;
- f) сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения;

¹⁶ Соответствует тексту ст. 20 КМП-82.

г) морских научных исследований и гидрографических съемок;

h) предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства¹⁷.

Немаловажным для нашего случая является то обстоятельство, что оба прибрежных государства также могут с учетом безопасности судоходства и в соответствии с нормами международного права потребовать от иностранных судов, осуществляющих право прохода через его территориальное море, пользоваться установленными морскими коридорами и схемами разделения движения судов, что является безусловным условием для прохода танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы¹⁸.

Россия и США могут принимать в проливных зонах, которые включаются в территориальные воды, меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным, временно приостанавливать в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности, включая проведение учений с использованием оружия. И хотя это положение КМП-82 мы найдем в разд. 3, имеющем отношение к «мирному проходу» в территориальном море¹⁹, оба государства будут вынуждены на практике прибегнуть к упомянутым (и, возможно, иным, более жестким) мерам с ростом использования проливов военными кораблями и летательными аппаратами.

Другим фактором, влияющим на правовой статус проливов, является неясность прохождения границы разделения суверенитета припроливных государств. Действительно, в практике двух государств практически отсутствуют разногласия о линии разграничения между островами Ратманова и Крузенштерна. Повидимому, в этой узкости и далее сложно представить могущие возникнуть претензии, но в будущем, с учетом возможного роста интенсивности судоходства и предполагаемой «температуры отношений» между двумя странами, спор о делимитации припроливных

пространств как в Чукотском, так и в Беринговом море вполне возможен.

В самом деле в настоящий момент морской границей признается линия, обозначенная как «западный предел» в ст. 1 Российско-американского соглашения 1867 г. об уступке Аляски. Если говорить точнее, то ст. 1 упомянутого соглашения указывает на то, что Россия обязуется уступить Соединенным Штатам всю территорию с верховным на оную правом... с учетом того, что восточную границу служит линия разграничения между российскими и британскими владениями в Северной Америке... а западная граница... проходит через точку в Беринговом проливе под 65 градусов и 30 минут северной широты в ее пересечении с меридианом... на равном расстоянии острова Крузенштерна... от острова Ратманова... и направляется по прямой линии безгранично к северу, доколе она совсем не теряется в Ледовитом океане...²⁰

Советский Союз в 1926 г., определяя свои «полярные владения», установил цифровое значение делимитационного меридиана, однако в 1979 г. пересмотрел это решение и изменил прохождение восточной границы, о чем был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР № 8908-IX от 21 февраля 1979 г.²¹

Советско-американское соглашение о морской границе от 01.06.1990 снова «уточнило» точку делимитации и установило, что граница в Беринговом проливе и далее в Чукотском море проходит вдоль меридиана 168° 58' 37" W до тех пределов, пока это допускается международным правом. Можно признать, что соглашение 1990 г. устанавливает точку разграничения, но вряд ли бесспорным можно признать тот факт, что этого соглашения достаточно, как считают некоторые авторы, для целей разграничения пространств за пределами территориального моря, и если попытаться отыскать внешнюю точку делимитации в Чукотском море на

¹⁷ Ст. 21 КМП-82.

¹⁸ Ст. 22 КМП-82.

¹⁹ Ст. 25 КМП-82.

²⁰ Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XLII. Отделение 1. 1867 г.

²¹ Указом Президиума Верховного Совета СССР № 8908-IX от 21.02.1979 было внесено изменение в границы (а точнее, в координаты делимитационного меридиана) полярных владений СССР в Северном Ледовитом океане. Значение меридиана, объявленного «пограничным» Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15.04.1926, в значении «168 градусов 49 минут 30 секунд», было заменено на цифровое значение «168 градусов 58 минут 49,4 секунды».

принципах эквидистанции,²² то она окажется немного восточнее прямой, соединяющей точку разграничения в проливной зоне и северным полюсом, которую изображают на большинстве презентационных карт, а также в некоторых официальных источниках, в частности, публикуемых в РФ²³. Имеют ли приведенные обстоятельства существенное значение для статуса проливов? Да – в части разграничения юрисдикции, но только в северных границах, а для правового режима судоходства – практически нет. Вместе с тем неясность в части точности прохождения границы в условиях усиления негативной межгосударственной риторики может существенно обостриться с ростом судоходства, а значит, и с ростом проблем в проливной зоне.

Что касается правового режима проливной зоны, то, по подсчетам некоторых авторов, на указанные пространства распространяют свое действие не менее 160 международных соглашений [1]. Мы не станем приводить в настоящей статье анализ иных договорных источников, имеющих отношение к правовому режиму проливных пространств, – такие данные уже публиковались, обратим лишь внимание на те, которые имеют непосредственное отношение к организации судоходства в проливной зоне.

Как известно, обеспечение безопасности судоходства находится в компетенции Международной морской организации (ИМО), одной из целей которой, среди прочих, является установление эффективных мер, направленных на безопасность судоходства и снижение отрицательного влияния на морскую среду. В особо чувствительных и уязвимых районах, к которым, без сомнения, следует относить припроливные пространства, ИМО допускает установление особого правового режима и ассоциированных с ним национальных защитных мер (Associated Protective Measures (APMs)).²⁴ Эти меры могут включать установление:

²² Это не единственный метод и приводится в качестве примера.

²³ См., например, представления Российской Федерации в Комиссию ООН по границам морского дна, сделанные в 2001 и 2015 гг.

²⁴ Установление правил по охране особо чувствительных и уязвимых районов осуществляется после обращения припроливных государств в ИМО, которые впервые были приняты в 1990 г. и действуют в редакции 2005 г. Усилия по установлению указанных правил должны пройти поэтапную процедуру, предусматривающую прохождение экспертной экологической оценки.

- (1) зон разделения движения судов;
- (2) систем оповещения о местоположении судов;
- (3) районов и правил лоцманского обеспечения;
- (4) запрета на якорные стоянки и определение правил в портовых акваториях;
- (5) временно опасных и запретных для плавания районов.

Указанные выше меры предусматривают установление соответствующих организационно-правовых требований как в направлении судна, так и «берега».

Как известно, с мая 1994 г. Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ), принятый на основе резолюции ИМО А.741 (18), является юридически обязательным и составляет дополнения в гл. IX Конвенции СОЛАС. Задачи судовладельца применительно к обеспечению безопасности, сформулированные в МКУБ, вполне конкретны – судовладелец должен разработать, задействовать и поддерживать систему управления безопасностью, установить процедуры передачи сообщений об авариях и случаях несоблюдения положений Кодекса; процедуры подготовки к аварийным ситуациям и действий в аварийных ситуациях; процедуры проведения внутренних аудиторских проверок и процедуры пересмотра управления... осуществлять контроль за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнений, связанных с эксплуатацией судна, и проч.

На практике комплекс обеспечения безопасности на борту успешно решается путем должной подготовки экипажа и технической оснащенности судов, использования высокоточных систем навигации, надежной радиосвязи с передачей информации по протоколам систем судовых сообщений. Однако, кроме оснащенности и должной организации использования судовых средств, система безопасности судоходства строится на основе технического мониторинга за движением судов с помощью береговых радаров, видеооборудования, космических средств контроля, широкого использования компьютеров на стадии сбора, передачи, хранения и обмена информацией баз данных центров мониторинга и проч.

Но какие бы современные технические средства контроля за движением судов ни устанавливались, ее ключевыми элементами выступают как минимум два фактора – профессионально подготовленная бригада операторов поста(ов) контроля и возможность использования спасательного отряда, имеющего места

базирования, позволяющие реагировать на угрозы в минимальный срок. Можно подготовить специалистов и даже найти стимулы их работы в Чукотском прибрежном районе, но проблемой останется портовая инфраструктура.

Ближайший порт у северного входа в проливы со стороны РФ – порт Уэлен, который в силу оснащения и портпунктом назвать нельзя. Другой порт вдоль побережья – Провидения прекратил свое существование как самостоятельная единица в 2014 г., в сравнении с другими, ближайшими к проливной зоне портами (Агадырем и Беренговским), по-видимому, мог бы в большей мере соответствовать опорному пункту обеспечения безопасности судоходства в проливной зоне со стороны побережья РФ.

Применительно к «берегу» важнейшим звеном в системе обеспечения безопасности мореплавания в проливной зоне могли бы стать береговые системы управления движением судов (СУДС)²⁵, которые могут осуществлять:

(1) обнаружение судов на подходах к зоне действия, установление связи с ними, получение необходимого перечня данных о каждом судне, регистрацию этих данных;

(2) регулирование движения судов, контроля за соблюдением установленных путей, скоростей и дистанций между судами, навигационной и другой информации для обеспечения движения судов;

(3) выдача информации судам для предотвращения аварийных ситуаций о наличии факторов, влияющих на безопасность плавания судов, а также координация действий в аварийных ситуациях;

(4) выдача обязательных для выполнения судами указаний, касающихся: очередности движения, маршрута и скорости движения, места стоянки;

²⁵ Система управления движением судов, предусмотренная в соответствии с Резолюцией ИМО А.857(20). («Руководство по СУДС») и «Наставлением МАМС по СУДС» (NAVGUIDE). Данная Резолюция ИМО, а также Резолюция А.578 (14) (20), принятые соответственно 17 ноября 1997 г. и 20 ноября 1985 г., явились официальным признанием СУДС как важнейшего инструмента обеспечения безопасности судоходства, одобренного международным сообществом. Руководство определяет СУДС как организацию, «созданную компетентными властями, предназначенную для повышения уровня безопасности и эффективности судоходства, а также защиты окружающей среды».

(5) наведение в районы бедствия и аварий береговых спасательных средств и оказание содействия аварийно-спасательным, буксировочным, дноуглубительным и другим специальным работам в зоне действия и иные действия.

Вместе с тем применительно к проливной зоне мы вынуждены констатировать практическую невозможность в настоящее время применения СУДС, чему препятствуют как минимум три обстоятельства:

– затратность оборудования такой системы на подходах и побережье Берингова моря, поскольку она должна соответствовать нормам высшей категории²⁶;

– неразвитость портовой инфраструктуры и малонаселенность побережья и тем более отсутствие квалифицированных кадров²⁷;

– отсутствие координации действий государственных администраций и разноуровневый порядок регламентации²⁸.

²⁶ По уровню сложности в зависимости от требуемой точности, объема выполняемых функций, навигационных и гидрометеорологических условий, судооборота в зоне действия СУДС последние подразделяются на четыре категории: высшая категория – региональные СУДС, оборудованные высокоточными специализированными техническими средствами наблюдения, обслуживающие обширные акватории, которые включают в себя, как правило, несколько портов с подходами, проливами, системами разделения движения судов, каналами, фарватерами; I категория – сложные автоматизированные СУДС, оборудованные специальными высокоточными техническими средствами наблюдения с компьютерной обработкой информации и связи, обслуживающие, как правило, подходы и акватории крупных портов и каналы; II категория – СУДС, оборудованные специализированными БРЛС, близкими по характеристикам к судовым радиолокаторам с обработкой информации на уровне систем автоматической радиолокационной прокладки (САРП) и с отображением элементов электронной карты; III категория – упрощенные СУДС (или посты регулирования движения), оборудованные упрощенными БРЛС на базе судовых радиолокаторов.

²⁷ Штат СУДС комплектуется операторами и инженерно-техническим персоналом в зависимости от категории системы. Операторы, осуществляющие функции по управлению движением судов, должны пройти тренажерную подготовку в соответствии с действующим положением, касающимся тренажерной подготовки судоводителей, радиоспециалистов и операторов СУДС.

²⁸ На уровне федерального закона в РФ порядок установки СУДС не определен, а организация использования осуществляется на основе ведомственных инструкций и портовых правил. В США порядок установки и эксплуатации СУДС определен законом.

Оснащение судоходных маршрутов средствами обеспечения безопасности – ключевая задача обеспечения безопасности судоходства. В Беринговом и Чукотском морях современной системы СУДС нет на обоих берегах и безопасность обеспечивается в основном как визуальными, так и радиотехническими средствами навигационного оборудования. Действующие средства навигационного оборудования представляют собой светящиеся знаки, которые довольно равномерно распределены на российском побережье и в темное время суток обеспечивают плавание вдоль берегов. Из радиотехнических средств навигационного оборудования здесь есть морские радиомаяки, радиолокационные маяки-ответчики и пассивные радиолокационные отражатели, установленные на навигационных знаках. Условия радиолокационного ориентирования как с российской, так и с американской стороны в общем считаются благоприятными, однако совершенно недостаточными, случись использовать подходы к Берингову проливу с севера и далее в южном направлении в условиях интенсивного судоходства.

В будущем (и желательно недалеко) установление СУДС должно стать предметом двустороннего соглашения между Россией и США с учетом положений КМП-82 и требований ИМО. С российской стороны центром ССУД мог бы стать порт Провиденция (с регулярным базированием ледокола и иных средств обеспечения как безопасности в проливной зоне, так и средства лоцманского и иного обеспечения «восточного крыла» СМП) и станций слежения, размещенных на основе погранотряда острова Ратманова и в поселке Уэлен. С американской стороны географически наиболее выгодным с точки зрения обеспечения безопасности в южной части Берингова моря мог бы стать центр управления на острове Св. Лаврентия (тем более что американские специалисты уже высказывали такую точку зрения), а иные средства обеспечения безопасности могли бы быть основаны на средствах Береговой охраны США, хотя географически благоприятно расположенных станций (баз) на побережье Берингова моря в настоящее время, насколько нам известно, нет²⁹.

²⁹ Как известно, ближайшая база в Nome была закрыта еще в 1949 г.

Гидрометеорологические условия проливной зоны и прилегающих акваторий не позволят обеспечить безопасность судоходства только силами судовых экипажей. Местный климат формируется под влиянием прилегающей суши, близости полярного бассейна на севере и открытого Тихого океана на юге и соответственно развивающихся над ними центров действия атмосферы. Основной массе вод³⁰ Берингова моря свойственна субарктическая структура, главной особенностью которой является наличие холодного и теплого промежуточного слоев, составляющих самостоятельные водные массы – промежуточную берингоморскую и промежуточную тихоокеанскую³¹. Климат северной части моря арктический и субарктический; зимой под влиянием циклональной циркуляции восточная часть моря, куда приносится воздух с Тихого океана, оказывается несколько теплее западной части, находящейся под влиянием холодного арктического воздуха, что приводит к штормам, повторяемость которых в отдельных местах достигает 47 % в месяц³².

Ледовая обстановка в проливной зоне характеризуется сезонной динамичностью и наиболее благоприятна для судоходства примерно три месяца в году. Различной степени плотности лед начинает формироваться в узкостях и в прибрежных районах начиная с октября и полностью «забивает» проливную зону к ноябрю. Ледовая обстановка средней тяжести сохраняется в северных районах вплоть до мая. Указанные выше обстоятельства свидетельствуют

³⁰ Под водными массами обычно понимают сравнительно большие объемы вод, формирующихся в определенных районах и обладающих в течение длительного времени почти постоянным и непрерывным распределением комплекса характеристик в районе образования и в ареале распространения. Водные массы образуют главные компоненты (слои, экстремумы) вертикальной структуры толщи вод. URL: http://pacificinfo.ru/data/cdrom/2/HTML/2_00.htm (дата обращения: 10.06.2016).

³¹ В целом вся толща вод глубоководной части моря летом четко разделена на четыре слоя: поверхностный, холодный промежуточный, теплый промежуточный и глубинный. На восточно-берингоморском шельфе в это время выделяют только две водные массы: поверхностную (более высокие значения температуры и низкие – солёности) и придонную (более высокие значения солёности и более низкие – температуры).

³² URL: <http://www.npacific.ru/np/library/encic1/2/0020.htm> (дата обращения: 10.06.2016).

о необходимости ледокольного обеспечения в случае круглогодичной навигации.

Расстояние между мысом Северо-Западный (Cape Northwest) острова Св. Лаврентия (США) и побережьем Чукотки составляет примерно 36 морских миль, что в географическом отношении вполне себе так же формирует проливную зону³³, однако с учетом ледового припая или загромождения ледоходом судоходная часть может сократиться до значений, соразмерных с узкостью. Данное обстоятельство делает необходимым в интересах безопасности мореплавания рассматривать весь маршрут от Берингова пролива до прохода у острова Св. Лаврентия в качестве единого маршрута, на протяжении которого должны быть установлены рекомендованные пути, зона разделения движения и предприняты иные, демпфирующие опасности меры.

Кроме того, следует учитывать, что акватории и прилегающие припроливные пространства признаны особо чувствительными районами с точки зрения экологии. Экологическое значение пролива³⁴ невозможно переоценить: морские воды, движущиеся из Берингова в Чукотское море и море Бофорта, относительно теплые и богатые питательными веществами, создают благоприятные условия для роста фито-, зоопланктона и высокой продуктивности бентоса в этих морях. Животный мир региона пользуется этими условиями. Множество видов морских и анадромных рыб, таких как лосось, обитают в регионе, сотни тысяч морских млекопитающих нескольких видов мигрируют через пролив каждые весну и осень – это гренландский кит, белуха и серый кит, тихоокеанский морж, кольчатая нерпа, полосатый тюлень, ларга, лахтак (морской заяц), а местами и белый медведь. Жизненные циклы этих млекопитающих тесно связаны с состоянием и распространением ледового покрова региона.

В проливе расположены ключевые орнитологические территории мирового значения – на островах Диомида (где практически проходит государственная граница России с США) находятся колонии почти

³³ Как известно, ширина пролива Басса, разделяющего побережье Австралийского континента и острова Тасмания, составляет примерно 133 морские мили, а ширина Корейского пролива – примерно 109 морских миль.

³⁴ Имеются в виду в том числе акватории Берингова моря.

5 млн морских птиц, на острове Св. Лаврентия – около 3,5 млн, а берега пролива также являются домом для миллионов птиц. Общая оценка численности гнездящихся и кормящихся на территории пролива птиц превышает 10 млн особей³⁵.

Кроме того, на побережье Берингова и Чукотского морей расположено более десятка прибрежных национальных поселков, население которых в основном составляют коренные жители Чукотки и Аляски – чукчи и эскимосы. Жизнь этих народов исторически была основана на традиционных формах природопользования, и сокращение численности морских млекопитающих, запасы которых и так испытывают значительное снижение вследствие глобальных климатических изменений, при негативном антропогенном воздействии может поставить под угрозу само существование коренных жителей в этих прибрежных поселках³⁶.

Даже при том, что движение судов не является в настоящий момент интенсивным, их рост начинает тревожить коренное население. Жители островов Св. Лаврентия и Малого Диомида обратили внимание на то, что судов, проходящих пролив, стало больше, и на уровне местных органов самоуправления начали высказывать пожелания о принятии мер обеспечения

³⁵ Регион Берингова пролива/Анадырского течения является критически важным районом обитания, размножения, щенки, нагула и/или миграций для многих видов морских млекопитающих, включая лахтака, кольчатую нерпу и ларгу, тихоокеанского моржа, белуху, а также серого и гренландского китов, которые проходят через пролив дважды в год, мигрируя между Беринговым и Чукотским морями. Здесь в больших количествах водятся сайка (*Boreogadussaida*) и другие виды, которыми питаются многие морские хищники, а также популяции рыб семейства сиговых и гольца, имеющих большое сезонное значение в бытовом промысле местных коренных жителей. Помимо этого, большую часть года здесь присутствует огромное количество морских птиц, которые гнездятся, мигрируют и/или кормятся в этом регионе, включая такие виды, как большая и малая конюги; топорок и тихоокеанский тупик; моевка; тонкоклювый буревестник; очковая гага и гага-гребенушка; тонкоклювая и толстоклювая кайры; белая и розовая чайки; чистик и еще не менее тридцати многочисленных видов морских птиц, морских уток, гусей, гагар и плавунчиков. Здесь также находятся единственные в регионе гнездовья люрика – эндемика Северной Атлантики.

³⁶ Американская сторона рассматривает данный сценарий как катастрофу, вкладывая в поддержку коренных жителей значительные средства.

безопасности и об устройстве системы управления судоходством в проливах³⁷.

Нельзя сказать, что припроливные государства ничего не делают в плане сотрудничества по сохранению природного ландшафта³⁸, однако правовые и организационные основы регулирования судоходства в проливах в повестке двустороннего сотрудничества отсутствуют.

Припроливные государства не осуществляют совместный регулярный мониторинг судоходства, хотя попытки оценить интенсивность движения судов периодически предпринимались как в рамках научных исследований, так и на основе работы МАП Провидение и Администрации СМП, так и с другой стороны на основе оценок Береговой охраны США.

С 2009 г. Морская станция Аляски (Marine Exchange of Alaska)³⁹ начала регулярно отслеживать трафик в Беринговом проливе, используя AIS-сигналы от проходящих судов и приемное оборудование, размещенное в поселках Гэмбелл (Gambell) и Савунга (Savoonga) на острове Св. Лаврентия, а также в поселке Уэльс (Wales) на побережье Аляски. Результаты мониторинга схематично показаны на рис. 1 и 2 и сведены в табл. 1–2⁴⁰.

Результаты контроля за движением судов свидетельствуют, что за 200 дней навигации в 2015 г. проливную зону прошли 452 судна, что составило 2,26 судопрохода в день. Приведенная статистика, хотя и имеет незначительную погрешность, вместе с тем делает совершенно ненужным принятие каких бы то ни было мер по демпфированию экологических угроз акваториям Чукотского и Берингова морей.

³⁷ URL: <http://www.mxak.org> (дата обращения: 10.06.2016).

³⁸ В 2011 г. президенты России и США сделали совместное заявление, в котором осознали важность сотрудничества для сохранения природы и природных ресурсов в регионе Берингова пролива. Был учрежден национальный парк «Берингия», который станет частью первой российско-американской заповедной трансграничной территории. Этот трансграничный резерват будет состоять из «Берингии» на территории России и национального парка Bering Land Bridge на территории США.

³⁹ 1000 Harbor Way Juneau, AK 99801, USA.

⁴⁰ Печатается с разрешения директора Морской станции Аляски капитана Э. Пейджа (Captain Ed Page U.S. Coast Guard (Retired), Executive Director Marine Exchange of Alaska).

Таблица 1

Сведения о транзите судов через Берингов пролив

Table 1. Data on the ships transit through the Bering Strait

Год / Year	Транзит в северном направлении / Transit northwards	Транзит в южном направлении / Transit southwards	Всего судопроходов / Total number of ship journeys
2009	136	126	262
2010	128	114	242
2011	124	115	239
2012	154	162	316
2013	171	173	344
2014	130	125	255
2015	232	220	452

Сведения, показанные в табл. 2, позволяют утверждать, что:

проливами пользуются как гражданские суда, так и военные корабли;

среди грузовых преобладают суда, перевозящие грузы насыпью, и случаи транспортировки нефти и контейнеров крупнотоннажными судами крайне малы;

достаточно много следует проливами судов специального назначения для производства работ на шельфе и их обеспечения;

возрастают пассажирское судоходство и использование прогулочных судов.

Береговая охрана США неоднократно оценивала возможность установления в зоне американской юрисдикции ССУД, при этом эксперты приходили к выводу, что реальная эффективность такой системы возможна только с учетом того, что в зоне российской юрисдикции должна работать такая же система. Другой вывод заключался в том, что при среднесуточном проходе в 2,26 судна в день затраты на установку ССУД в настоящее время неоправданны.

Гораздо менее затратным, но вполне эффективным средством по обеспечению безопасности в проливах и особо охраняемых акваториях является установление морских коридоров и схем разделения движения судов. Они не могут быть установлены односторонне, и прежде РФ и США должны сформулировать и передать свои предложения в ИМО с целью их утверждения. После утверждения представленных проектов РФ «...государства, граничащие с проливами, ясно обозначают все установленные или предписанные ими морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы».



Рис. 1. Интенсивность судоходства в летний период 2004 г.*

Fig. 1. Navigation intensity in the summer of 2004*



Рис. 2. Интенсивность судоходства в период навигации 2015 г.*

Fig. 2. Navigation intensity during the navigation period of 2015*

* Источники: Bering Strait Region Case Study. L. Brigham (USARC), M. Cerne (USCG), K. Cole (NOAA, NWS), N. Durham (USNA) and others.

Таблица 2

Распределение судов, прошедших Беринговым проливом в период навигации 2015 г., по типам*

Table 2. Distribution of vessels transiting through the Bering Strait during the navigation period of 2015, by type*

В северном направлении / Northwards			В южном направлении / Southwards		
Тип судна / Vessel type	Количество / Number	Примечание / Comment	Тип судна / Vessel type	Количество / Number	Примечание / Comment
Балкеры / Bulkers	26	Трафик на Red Dog Mine / Traffic to Red Dog Mine	Балкеры / Bulkers	25	Трафик из Red Dog / Traffic from Red Dog Mine
Буй тэндеры / Buoy tender ships	1	USCGC MAPLE	Буровые суда / Drillships	1	Noble Discoverer (SHELL)
Контейнерные суда / Container ships	2	Sasco Avacha (Russia)	Рыболовные суда / Fishing vessels	3	2 РФ / n 2 Russian Federation; 1 США / 1 the USA
Буровые суда / Drillships	1	Noble Discoverer (SHELL)	Грузовые суда / Cargo ships	29	29 РФ / 29 Russian Federation; 4 другие флаги / 4 other flags
Рыболовные суда / Fishing vessels	3	2 РФ / 29 Russian Federation; 1 США / 1 USA	Ледоколы / Icebreakers	8	РФ, США, Канада, Корея / Russia, USA, Canada, Korea
Грузовые суда / Cargo ships	36	31 РФ / 31 Russian Federation; 5 Нидерланды (СМП) / 5 Netherlands (Northern Sea Route)	Десантные суда / Landing craft	6	3 ВМС США / 3 of the USA Military Marine Forces
Большегрузные суда / Heavy-load cargo ships	1	Red Zed II (СМП)	Военные катера / Military boats	2	ВМС Канады / Canadian Military Marine Forces
Ледоколы / Icebreakers	11	РФ, США, Канада, Финляндия / Russia, USA, Canada, Finland	MODU	1	Polar Pioneer (SHELL)
Десантные суда / Landing craft	7	США / USA	Пассажирские суда / Passenger ships	13	
Военные катера / Military boats	2	ВМС Канады / Canadian Military Marine Forces	Reefer	1	
MODU	1	Polar Pioneer (SHELL)	Опытные исследовательские суда (ОИС) / Experimental-research ships	13	

Продолжение табл. 2

В северном направлении / Northwards			В южном направлении / Southwards		
Тип судна / Vessel type	Количество / Number	Примечание / Comment	Тип судна / Vessel type	Количество / Number	Примечание / Comment
Пассажирские суда / Passenger ships	11	4	RORO	1	Yuriy Arshevenesky
Прогулочные суда / Pleasure boats	5		Прогулочные суда / Pleasure boats	4	
Reefer	1		Гидрографические суда / Survey craft	7	Rainier & Fairweather
Опытные исследовательские суда (ОИС) / Experimental-research ships	10	3	Танкеры / Tankers	15	
Гидрографические суда / Survey craft	7	Rainier & Fairweather	Буксиры / Tug boats	66	
Танкеры / Tankers	15	8 в порты США; 7 в порты РФ / 8 to the USA ports, 7 to the Russian ports	Суда снабжения / Replenishment ships	21	SHELL Fleet
Буксиры / Tug boats	67		USCG	4	WHEC 2; WMSL 2
Суда снабжения / Replenishment ships	20	7 ships (SHELL)	Балкеры / Bulkers	25	Traffic from Red Dog
USCG	3	High, Medium & National Security	Буровые суда / Drillships	1	Noble Discoverer (SHELL)

* *Источник:* материалы, составившие содержание табл. 1 и 2, подготовлены на основании данных Marine Exchange of Alaska (URL: <http://www.mxak.org> (дата обращения: 10.06.2016)).

* *Source:* the materials constituting the content of Tables 1 and 2 are prepared on the basis of the data of Marine Exchange of Alaska (available at: <http://www.mxak.org> (access date: 10.06.2016)).

Пятого декабря 2014 г. US Coast Guard опубликовала извещение, в соответствии с которым объявила о продолжении начатых в 2010 г. исследований по установлению рекомендованных маршрутов следования судов в акваториях Берингова пролива, Чукотского и Берингова морей. Американские специалисты пришли к выводу о необходимости установления рекомендованных маршрутов в проливной зоне. На рис. 3 приведен судоходный маршрут в «американском секторе» Берингова пролива, разработанный специалистами Береговой охраны США. Анализируя американскую схему, обратим внимание на следующее:

1) вход в пролив показан только восточнее о-ва Крузенштерна, т. е. в американской части пролива, и зона кругового движения, на наш взгляд, неоправданно высоко показана севернее реального изменения маршрута судами, следующими с западной части побережья Аляски;

2) маршрут распадается на два в точке кругового движения, смещенной на юг ближе к острову Св. Лаврентия, восточнее которого, собственно, и начинается

та его часть, которую «мористее» мыса Чукотский можно назвать российской;

3) у прохода между мысом Чукотский и западной оконечностью острова Св. Лаврентия американская карта (маршрут) заканчивается, тактично предлагая ее самостоятельно продолжить, однако зона разделения явно должна быть продолжена в пространствах, ограниченных побережьем Чукотки и островом Св. Лаврентия.

Причины некоторой «необычности» рисунка⁴¹ нам неизвестны, однако будет правомерно предположить, что рекомендованные маршруты и зона разделения движения судов должны соответствовать не только критериям безопасности, но и целесообразности. Полагаем, что суда, следующие из Чукотского моря на юго-восток, могут следовать, оставляя скалу Fairway Rock по левому борту, а район кругового движения

⁴¹ Судоводители стремятся выбирать безопасный маршрут, явно не желая его бессмысленного удлинения.

должен быть смещен восточнее, ближе к центральной части Берингова моря, максимально удовлетворяя навигационные и эксплуатационные интересы судов, следующих по СМП (или вне его) из российской части пролива в сторону побережья США⁴². Схематично возможный маршрут судов, следующих к острову Св. Лаврентия вдоль побережья Чукотки, показан на рис. 4.

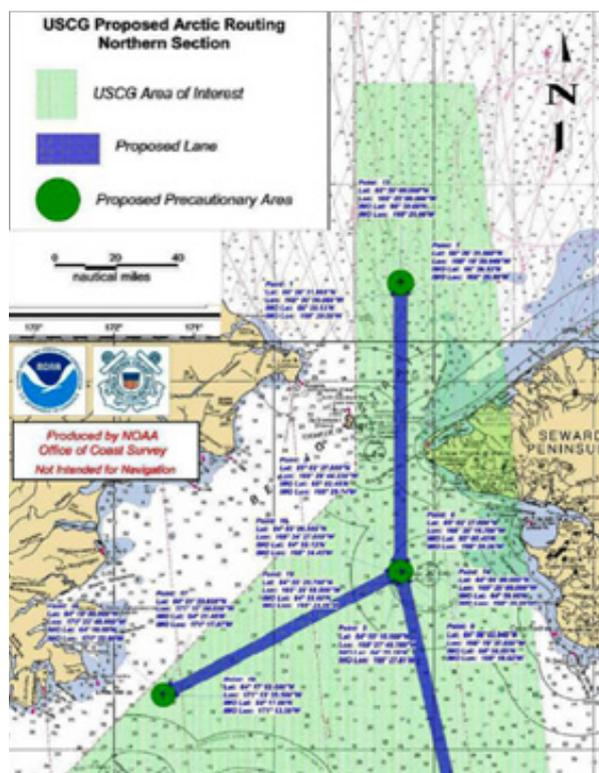


Рис. 3. Судходный маршрут в «американском секторе» Берингова пролива
Fig. 3. Navigable route in the “American sector” of the Bering Strait

⁴² Необходимость сотрудничества в регламентации мореплавания в проливной зоне не только обусловлена здравым смыслом и необходимостью обеспечения собственной безопасности. Вне зависимости от современного отношения США к КМП-82 положения ст. 41 Конвенции ими не оспаривались, а она исходит из того, что «Государствам, использующим проливы, и государствам, граничащим с проливами, следует сотрудничать посредством соглашения: а) в установлении и поддержании в исправном состоянии в проливе необходимого навигационного оборудования и средств безопасности или в совершенствовании других средств содействия международному судоходству; и б) в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем загрязнения с судов».

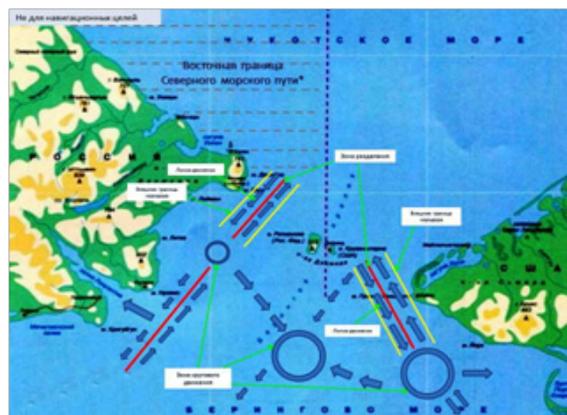


Рис. 4. Возможный маршрут судов, следующих к острову Св. Лаврентия вдоль побережья Чукотки
Fig. 4. Proposed route of the vessels passing to St. Lawrence Island along the coast of Chukotka

Кроме границ рекомендованных маршрутов движения судов припроливные государства вправе установить и поддерживать в исправном состоянии в проливных зонах необходимое навигационное оборудование и иные средства по обеспечению, а также издать соответствующие правила, рекомендации, инструкции и карты. В нашем случае они должны быть согласованы и адаптированы для всех мореплавателей, на что потребуются значительное время. Начнут припроливные страны эту работу уже сейчас или отложат до того времени, когда интенсивность судоходства достигнет уровня наиболее активно используемых проливов, – все равно проблему придется решать.

Выводы

Таким образом, дискуссионность применения к правовому режиму проливов, формирующих акваторию Берингова пролива, правил «мирного прохода», нетипичность правовой конфигурации морской границы, безопасность коренных жителей, напрямую связанная с безопасностью судоходства, необходимость защиты морской среды и обеспечение сохранения биоразнообразия – основные составляющие, которые в ближайшем будущем окажут основное влияние на морепользование в проливной зоне и прилегающих акваториях.

С точки зрения экологии рассматриваемый припроливной район охватывает пространства, выходящие за рамки самих проливов: от острова Врангеля до острова Св. Лаврентия. С целью защиты морского природного ландшафта в интересах обеспечения безопасности

мореплавания в проливную зону Берингова пролива следует включить пространства, ограниченные с севера восточным и западным проходами, образуемыми островами Диомиды и континентальными побережьями РФ и США и на юге проходами между мысом Чукотским и мысом Севуокук острова Св. Лаврентия, островным мысом Сивука и континентальной частью Аляски. Эти, по сути, трансграничные пространства являются глобально значимыми не только для морского, птичьего и прибрежного биологического разнообразия, но и для жителей коренных общин, жизнь которых крайне чувствительна к любым изменениям морской биоты. Перечисленные особенности ставят Берингов пролив в особое положение. При росте интенсивности судоходства с учетом высокой плотности животного мира любые негативные последствия морских инцидентов или катастроф могут привести к уничтожению обитающих здесь птиц и миграции морских млекопитающих.

С географической точки зрения морские проходы, формирующие акваторию Берингова пролива, делают его пространства вполне пригодными для мореплавания, в том числе и в условиях повышения судоходной активности, однако геофизические и климатические особенности Чукотского моря (подходы к проливу с севера) и северной части Берингова моря требуют оснащения побережья действенной системой обе-

спечения безопасности, а принадлежность берегов разным странам обязывает их к сотрудничеству.

Данные обстоятельства нивелируют значение статистики судопроходов как основного фактора принятия решения на изменение правового режима и «проливных» правил мореплавания.

Правовой режим проливов никогда не являлся предметом серьезных споров, специальные правила мореплавания в припроливных пространствах практически отсутствуют, что объективно было связано с низким уровнем судопроходов. Случись судопотоку увеличиться, а именно этого все и ожидают в ближайшее время, безопасность мореплавания в проливах и правила по обеспечению навигационной и экологической безопасности (а это максимально чувствительные к экологическим нарушениям акватории) станут ключевыми проблемами для припроливных государств. Можно отложить дорогостоящие решения (такие, например, как установка системы контроля движения судов) и ждать, пока судопоток достигнет опасных значений, а можно уже сейчас подумать о том, какие следует принять меры, чтобы заранее снизить предполагаемые угрозы, включая совместные правила плавания, установку зон разделения движения судов, определение районов морских заповедников и организационно-правовых средств демпфирования опасных ситуаций.

Список литературы

1. Berkman P., Vylegzhanin A., Young O. Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options. *Ocean Development & International Law*. 2016. Pp. 186–217. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/00908320.2016.1159091> (дата обращения: 10.06.2016).
2. Biggs R., Schlüter M., Biggs D., Bohensky E. L., Burn Silver S., Cundill G., Dakos V., Daw T. M., Evans L. S., Kotschy K., Leitch A. M., Meek C., Quinlan A., Raudsepp-Hearne C., Robards M. D., Schoon M. L., Schultz L., West P. C. Toward principles for enhancing the resilience of ecosystem services // *Annual Review of Environment and Resources*. 2012. No. 37. Pp. 421–448. URL: <http://dx.doi.org/10.1146/annurev-enviro-051211-123836> (дата обращения: 10.06.2016).
3. Brigham L. W. The fast-changing maritime Arctic: globalization, climate change, and geopolitics converge in this already challenging region // *Proceedings of the U. S. Naval Institute*. 2010. No. 136 (5). Pp. 54–59.
4. Huntington H. P., Daniel R., Hartsig A., Harun K., Heiman M., Meehan R., Noongwook G., Pearson L., Prior-Parks M., Robards M., Stetson G. Vessels, risks, and rules: planning for safe shipping in Bering Strait // *Marine Policy*. 2015. No. 51. Pp. 119–127.
5. Laist D. W., Knowlton A. R., Pendleton D. Effectiveness of mandatory vessel speed limits for protecting North Atlantic Right Whales // *Endangered Species Research*. 2014. No. 23. Pp. 133–147. URL: <http://dx.doi.org/10.3354/esr00586> (дата обращения: 10.06.2016).
6. McKenna M. F., Katz S. L., Condit C., Walbridge S. Response of commercial ships to a voluntary speed reduction measure: are voluntary strategies adequate for mitigating ship-strike risk? // *Coastal Management*. 2012. No. 40 (6). Pp. 634–650. URL: <http://dx.doi.org/10.1080/08920753.2012.727749> (дата обращения: 10.06.2016).
7. McLeod K., Leslie H. *Ecosystem-based management for the oceans*. Island, Washington, D.C., USA, 2009.
8. Osterblom H., Gardmark A., Bergstrom L., Muller-Karulis B., Folke C., Lindegren M., Casini M., Olsson P., Diekmann R., Blenckner T., Humborg C., Mollmann C. Making the ecosystem approach operational: can regime shifts in ecological and governance systems facilitate the transition? // *Marine Policy*. 2010. No. 34 (6). Pp. 1290–1299. URL: <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2010.05.007> (дата обращения: 10.06.2016).
9. Paulin J. A conflict between Alaska and the feds over Arctic policy? // *Alaska Dispatch News*. 8 September. 2013. Anchorage, Alaska.

10. Smith L. C., Stephenson S. R. New trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury // Proceedings of the National Academy of Sciences. 2013. No. 110. Pp. 1191–1195. URL: <http://dx.doi.org/10.1073/pnas.1214212110> (дата обращения: 10.06.2016).
11. Greene J. K. Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program. Newport; Rhode Island: Naval War College, 1992. Pp. 9–10.
12. Elferink A. G. O., Rothwell D. R. The law of the sea and the Polar maritime delimitation and jurisdiction // Kluwer Law International. 2001. Pp. 81–83.
13. Brubaker D. R. The Russian Arctic Straits. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2005. Pp. 192–193.
14. Roach J. A., Smith W. R. Excessive Maritime Claims. 3rd ed. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. P. 688.
15. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 33.
16. Руфи Р., Хантингтон Г. Arctic. Судоходство в Арктике – путь к российско-американскому сотрудничеству. 20.11.2014. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=4805#top-content (дата обращения: 10.06.2016).
17. Гудев П. Коллизии регулирования судоходства в Беринговом проливе. 08.10.2015. URL: http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=6668#top-content (дата обращения: 10.06.2016).
18. Колодкин А. Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Международные отношения, 1973.
19. Молодцов С. В. Правовой режим морских вод. М.: Международные отношения, 1982.
20. Лазарев М. И. Теоретические вопросы современного международного морского права. М.: Наука, 1983.
21. Pharand D. Canada's Arctic waters in international law. Cambridge university press, 1987.
22. Ashley, Robert S. W. Excessive Maritime Claims. 3rd ed. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012.
23. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
24. Caron D. D., Oral N. Navigation straits. Challenges for International law. Martinus Nijhoff Publishers, 2014.

Дата поступления 15.07.2016

Дата принятия в печать 02.11.2016

Дата онлайн-размещения 29.12.2016

© Скаридов А. С., 2016

Информация об авторе

Скаридов Александр Станиславович, доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой частного права, Государственный университет морского и речного флота им. адмирала Макарова
Адрес: 198035, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7, тел.: + 7 (812) 322-15-78
E-mail: mla@oceanlaw.ru

A. S. SKARIDOV¹

¹ *Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russia*

LEGAL REGIME OF THE BERING STRAIT AND SECURITY OF NAVIGATION

Objective: to establish the legal regime and security of navigation in the Bering Strait.

Methods: formal logical method, systemic method, comparative legal method, statistical method.

Results: in the recent years, specialized publications contain numerous publications on the problems of development of Arctic shipping and the future intensification of the use of the Northern Sea Route. Whatever Arctic routes may be chosen by the skippers, the vessels will have to overcome the narrowness of the Bering Strait. If the existing estimates are reasonable, and the navigation of the North-West Sea Passage will increase, it is appropriate to ask whether the legal regime and security means are adapted to the possible increase of commercial shipping and military navigation. In this respect, the author formulates the legal measures aimed at ensuring security in the Bering Strait area with the account of growing cargo traffic.

Scientific novelty: for the first time the article proves the necessity to include into the Bering Strait area the territories, bounded from the north by the east and west passages formed by the Diomed Islands and continental coasts of the Russian Federation and the United States and from the south – by the passages between the Cape of Chukotka and Cape Sevuokuk of St. Lawrence Island, Cape Sivuka and the mainland of Alaska, in order to protect the sea natural landscape and to ensure the maritime safety. The opinion is substantiated about the necessity to equip the marine passages, forming the waters of the Bering Strait, with a security system. The proposed legal regime of ensuring the safety of navigation in the Bering Strait, which includes the common navigation rules, establishing the areas of the vessel traffic separation, designation of areas of marine reserves and organizational-legal means for damping the dangerous situations.

Practical significance: the findings and conclusions of the article can be used in scientific, educational and law enforcement practice in the consideration of the issue of the legal regime of the Bering Strait and the safety of navigation.

Keywords: International law; The Bering Strait; Maritime law; Social and economic problems; Safety of navigation and navigation control

References

1. Berkman, P., Vylegzhanin, A., Young, O. *Governing the Bering Strait Region: Current Status, Emerging Issues and Future Options*. *Ocean Development & International Law*, 2016, pp. 186–217, available at: <http://dx.doi.org/10.1080/00908320.2016.1159091> (access date: 10.06.2016).
2. Biggs, R., Schlüter, M., Biggs, D., Bohensky, E. L., Burn Silver, S., Cundill, G., Dakos, V., Daw, T. M., Evans, L. S., Kotschy, K., Leitch, A. M., Meek, C., Quinlan, A., Raudsepp-Hearne, C., Robards, M. D., Schoon, M. L., Schultz, L., West, P. C. Toward principles for enhancing the resilience of ecosystem services, *Annual Review of Environment and Resources*, 2012, No. 37, pp. 421–448, available at: <http://dx.doi.org/10.1146/annurev-environ-051211-123836> (access date: 10.06.2016).
3. Brigham, L. W. The fast-changing maritime Arctic: globalization, climate change, and geopolitics converge in this already challenging region, *Proceedings of the U. S. Naval Institute*, 2010, No. 136 (5), pp. 54–59.
4. Huntington, H. P., Daniel, R., Hartsig, A., Harun, K., Heiman, M., Meehan, R., Noongwook, G., Pearson, L., Prior-Parks, M., Robards, M., Stetson, G. Vessels, risks, and rules: planning for safe shipping in Bering Strait, *Marine Policy*, 2015, No. 51, pp. 119–127.
5. Laist, D. W., Knowlton, A. R., Pendleton, D. Effectiveness of mandatory vessel speed limits for protecting North Atlantic Right Whales // *Endangered Species Research*, 2014, No. 23, pp. 133–147, available at: <http://dx.doi.org/10.3354/esr00586> (access date: 10.06.2016).
6. McKenna, M. F., Katz, S. L., Condit, C., Walbridge, S. Response of commercial ships to a voluntary speed reduction measure: are voluntary strategies adequate for mitigating ship-strike risk?, *Coastal Management*, 2012, No. 40 (6), pp. 634–650, available at: <http://dx.doi.org/10.1080/08920753.2012.727749> (access date: 10.06.2016).
7. McLeod, K., Leslie, H. *Ecosystem-based management for the oceans*, Island, Washington, D.C., USA, 2009.
8. Osterblom, H., Gardmark, A., Bergstrom, L., Muller-Karulis, B., Folke, C., Lindegren, M., Casini, M., Olsson, P., Diekmann, R., Blenckner, T., Humborg, C., Mollmann, C. Making the ecosystem approach operational: can regime shifts in ecological and governance systems facilitate the transition?, *Marine Policy*, 2010, No. 34 (6), pp. 1290–1299, available at: <http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2010.05.007> (access date: 10.06.2016).
9. Paulin, J. A conflict between Alaska and the feds over Arctic policy?, *Alaska Dispatch News*, 8 September, 2013, Anchorage, Alaska.
10. Smith, L. C., Stephenson, S. R. New trans-Arctic shipping routes navigable by midcentury, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 2013, No. 110, pp. 1191–1195, available at: <http://dx.doi.org/10.1073/pnas.1214212110> (access date: 10.06.2016).
11. Greene, J. K. *Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program*. Newport; Rhode Island: Naval War College, 1992, pp. 9–10.
12. Elferink, A. G. O., Rothwell, D. R. The law of the sea and the Polar maritime delimitation and jurisdiction, *Kluwer Law International*, 2001, pp. 81–83.
13. Brubaker, D. R. *The Russian Arctic Straits*. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2005, pp. 192–193.
14. Roach, J. A., Smith, W. R. *Excessive Maritime Claims*, 3rd ed., Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012, p. 688.
15. Kraska, J., Pedrozo, R. *International Maritime Security*, Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013, p. 33.
16. Rufi, R., Khantington, G. *Arctic Navigation – a way to the Russian-American cooperation*, 20.11.2014, available at: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=4805#top-content (access date: 10.06.2016) (in Russ.).
17. Gudev, P. Conflicts of navigation regulation in the Bering Strait. 08.10.2015, available at: http://russiancouncil.ru/en/inner/?id_4=6668#top-content (access date: 10.06.2016) (in Russ.).
18. Kolodkin, A. L. *The great oceans. International-legal regime*, Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1973 (in Russ.).
19. Molodtsov, S. V. *Legal regime of marine waters*, Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya, 1982 (in Russ.).
20. Lazarev, M. I. *Theoretical issues of the modern international maritime law*, Moscow: Nauka, 1983 (in Russ.).
21. Pharand, D. *Canada's Arctic waters in international law*, Cambridge university press, 1987 (in Russ.).
22. Ashley, Robert S. W. *Excessive Maritime Claims*, 3rd ed., Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012.
23. Kraska, J., Pedrozo, R. *International Maritime Security*, Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
24. Caron, D. D., Oral, N. *Navigation straits. Challenges for International law*, Martinus Nijhoff Publishers, 2014.

Received 15.07.2016

Accepted 02.11.2016

Available online 29.12.2016

© Skaridov A. S., 2016

Information about the author

Aleksandr S. Skaridov, Doctor of Law, Professor, Head of the Department of Private Law, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
Address: 5/7 Dvinskaya Str., 198035, Saint Petersburg, tel.: + 7 (812) 322-15-78
E-mail: m1a@oceanlaw.ru

For citation: Skaridov A. S. Legal regime of the Bering Strait and security of navigation, *Actual Problems of Economics and Law*, 2016, vol. 10, No. 4, pp. 150–165 (in Russ.). DOI: 10.21202/1993-047X.10.2016.4.150-165