

Международно-правовые основы судоходства по Северному морскому пути и Северо-Западному проходу

Заикин М. Н.*

В статье рассматриваются особенности правового режима международного судоходства по Северному морскому пути и Северо-Западному проходу. Особое внимание уделяется внешнеполитическим аспектам развития транспортных коридоров в Арктике и их экономическому потенциалу.

Ключевые слова: Арктика; Россия; Канада; Северный морской путь; Северо-Западный проход; судоходство.

Многообразие вопросов освоения и использования пространств и природных ресурсов Мирового океана, порождает весьма сложные геополитические, политические, международно-правовые, экологические, военные и иные проблемы¹.

Арктика на сегодняшний день превратилась в одну из ключевых точек пересечения различных интересов в развитии глобального мира. Уже обозримое будущее оказывается в зависимости от того, как будут реализованы эти интересы².

Столкновение интересов в Арктике связано с потенциальными стратегическими выгодами, которые определяются географическим положением северных вод и прилегающих к ним участков суши.

По прогнозам экспертов, в результате таяния арктических льдов уже к середине XXI в. северные морские пространства станут судоходными,

* Заикин Максим Николаевич – аспирант кафедры международного права Дипломатической Академии МИД России. sevморput15@yandex.ru.

через них будут проходить до 40% мировых транспортных путей. Все это существенно облегчит добычу полезных ископаемых и удешевит перевозки³.

С 1970-х годов профессор Кембриджского университета Питер Вадамс совершил несколько поездок к Северному полюсу на субмаринах британского военно-морского флота, чтобы измерить толщину льда.

По его словам, показатели «просто зашкаливают», поскольку ледяной покров не только сокращается, но и утончается. Как утверждает Вадамс, «может легко случиться, что через пару лет мы увидим Северный полюс совсем безо льда», имея в виду летний сезон⁴.

Международно-правовой статус пространств Северного Ледовитого океана во многом определяется его особым географическим положением, резко отличным от положения всех других морских пространств. В 1920-х гг. он был разделен на пять полярных секторов, принадлежащих прибрежным государствам (СССР, Норвегия, Дания, США и Канада)⁵.

Как отмечено в Илулиссатской декларации пяти арктических прибрежных государств 2008 г. – России, Дании, Канады, Норвегии, США – «в силу своего суверенитета, суверенных прав и юрисдикции над значительными районами Северного Ледовитого океана пять прибрежных государств находятся в уникальном положении для реагирования» на современные возможности в Северном Ледовитом океане и соответствующие вызовы⁶.

Все приарктические государства считают Северный полюс своим; отсюда шутка: скоро ООН доложит человечеству о шести Северных полюсах – русском, американском, канадском, датском и норвежском, а шестой полюс откроет тот, у кого хватит влияния и денег на доказательство⁷.

В российской доктрине международного права обращено внимание на особые права именно арктических государств в отношении региона: «Роль арктических государств в формировании правового положения Северного Ледовитого океана была и остается определяющей. В условиях Арктики «не срабатывают» глобальные механизмы, созданные Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (далее также – Конвенция 1982 г.) – и не только из-за колоссальных отличий ледяных пространств Севера от теплых вод Индийского океана; потому еще, что одно из пяти арктических прибрежных государств не является участником Конвенции 1982 г. и не исполняет конвенционные обязательства,

например, по ограничению своего арктического шельфа. Соответственно, если одно арктическое государство не выполняет такие глобальные ограничения, а другое – выполняет, то результат такого определения границ шельфа в Арктике не будет справедливым. Напротив, региональным подходом в этом случае достигается справедливый результат⁸.

В. Н. Кулебякин считает: «По многочисленному признанию юристов-международников, Северный Ледовитый океан и его окраинные моря совершенно отличаются от других океанов и морей и представляют собой специфический случай с уникальными особенностями с точки зрения правового регулирования. Главная особенность, которая отличает Северный Ледовитый океан от других океанов, заключается в том, что его территория, за исключением лишь некоторых районов, постоянно либо большую часть года покрыта льдами. Именно комплекс исторических, экономических, политических, географических, экологических и других факторов позволяет сделать вывод, что арктические морские пространства не могут рассматриваться под тем же углом зрения, что и морские пространства вообще»⁹.

Особую роль национального законодательства арктических государств в правовом режиме Северного Ледовитого океана подчеркивают и некоторые западные правоведы, в том числе Г. Смедал (Норвегия), Ч. Ч. Хайд (США)¹⁰.

Имеются и радикальные позиции. Так, по мнению И. Н. Барцица, «Северный Ледовитый океан в своей значительной части представляет ледяную поверхность, а посему может рассматриваться как особый вид государственной территории 5 прилегающих стран мира, которые и разделили океан на полярные сектора, а все земли и острова, а также ледяные поверхности, находящиеся в пределах полярного сектора той или иной страны, входят в состав государственной территории. Опорной точкой для рассуждений должно стать утверждение, что еще в 20-е годы XX в. сложилась обычная норма международного права, предусматривающая распределение арктических территорий на секторы по принципу тяготения их к побережьям приполярных государств. Этой обычной нормой устанавливается, что сектор находится под юрисдикцией приарктического государства и на острова и земли, находящиеся в этом секторе, распространяется суверенитет этого государства»¹¹.

Приведем и более позднюю точку зрения: «Подлинного регионального режима в Арктике не сложилось, несмотря на общие проблемы, стоящие перед арктическими государствами. Вместо этого морское

право применялось к полярному северу посредством национальных подходов (Instead, the law of the sea for the polar north has been applied through national approaches). То есть правительство каждого арктического государства рассматривает, принимает и осуществляет посредством национального законодательства такие юридические правила и нормы, которые, по его мнению, лучше всего служат его национальным интересам в его полярных морях (the government of each Arctic State considers, adopts and implements through national legislative means those legal rules and norms that it feels best serve its national interests within the context of its own polar seas).

Таким образом, по мере возникновения и развития в XX в. принципов морского права они принимались и применялись каждым арктическим государством по-своему в его северных водах (they were adopted and applied by each Arctic State, in its own way, to its own northern waters)¹².

В последние годы в отечественной науке все чаще высказывается мнение, что к арктическим морским пространствам применяются прежде всего нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. При этом Г. Г. Шинкарецкая полагает, что первым, кто ясно заявил о применимости принципов и норм «международного права в полной мере к морским пространствам Советской Арктики, был А. Л. Колодкин».

В соответствии с Конвенцией ООН 1982 г., все пространства Мирового океана подразделяются на внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону, архипелажные воды, исключительную экономическую зону, континентальный шельф, открытое море, Район морского дна. Конвенция содержит ряд положений, относящихся к проливам, используемым для международного судоходства.

Устанавливая названную классификацию морских пространств, Конвенция не делает исключения для какого-либо региона, как, например, Арктика, который по своим физико-географическим условиям отличается от других регионов¹³.

В этом регионе присутствуют все категории морских пространств, предусмотренных современным международным морским правом, и, соответственно, все виды деятельности в этом регионе осуществляются в соответствии с положениями этих конвенций¹⁴.

Подобная точка зрения на международно-правовые основы деятельности в Арктическом регионе выражена в базовых документах НАТО и Европейского союза, в которых в качестве главного применимого

к Арктике источника международного права называется не широкая по своему содержанию правовая основа сотрудничества в регионе, а один глобальный международный договор, разрабатывавшийся главным образом для районов Индийского, Тихого, Атлантического океанов – именно, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция 1982 г.)¹⁵.

Нельзя не отметить, что высшее руководство США, как члена Североатлантического альянса, всегда исключительно внимательно относится к самым разным проблемам развития любой иностранной деятельности в Мировом океане. Параллельно следует заметить, что США на протяжении более полутора десятилетий были активными участниками подготовки и проведения III Конференции ООН по морскому праву, но принятую ими в 1982 г. соответствующую Конвенцию до сих пор не ратифицировали. Участниками Конвенции по морскому праву являются более 150 государств; среди приарктических стран только США к ней до сих пор не присоединились¹⁶.

США, в свою очередь, участвуют в Женевских конвенциях ООН по морскому праву 1958 г. Здесь необходимо иметь в виду, что многие положения Женевских конвенций о территориальном море и прилежащей зоне, об открытом море и континентальном шельфе с некоторыми изменениями и уточнениями включены в Конвенцию ООН 1982 г. Кроме того положения Женевских конвенций приобрели характер обычных международно-правовых норм¹⁷.

Итак, США – так и не стали к 2009 году участником Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, хотя были одним из главных ее инициаторов. Соответственно, они не связаны ограничениями в установлении протяженности своего континентального шельфа, в том числе и конвенционными обязательствами по отчислениям и взносам в связи с возможной разработкой ресурсов шельфа за 200-мильным пределом.

Более того, американский консорциум в 2006 году официально уведомил руководителей арктических государств, в том числе и Президента России, о своих приоритетных правах на международный район Арктики за пределами внешних границ шельфа; а в Сенате США заявлено о протяженности берегового морского шельфа США более чем на 600 миль, что позволяет Конвенция о континентальном шельфе 1958 года, участником которой был СССР и является Российская Федерация.

Нельзя не обратить внимание также на то, что в упомянутой директиве президента США от 9 января 2009 г. проливы, составляющие

трассы Северного морского пути, отнесены к «международным». Между тем, в российском Законе о территориальном море 1998 г. Севморпуть квалифицирован как национальная транспортная коммуникация нашей страны¹⁸.

Северный морской путь (СМП) включает маршруты, пересекающие Северный Ледовитый океан от Новой Земли до Берингова пролива. Естественная преграда – полуостров Таймыр – отделяет Карское море на западе от моря Лаптевых на востоке. Это самая северная оконечность Азии, которая открывается последней во время летнего таяния льдов.

Проход сужается в месте пролива Вилькицкого, отделяющего материк от архипелага Северная Земля. Небольшая глубина и долгое сохранение льдов летом ограничивают транзит между востоком и западом в зависимости от размера судов и времени года¹⁹.

Как известно, для прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не требуются согласие или предварительное разрешение со стороны прибрежного государства²⁰.

Юридическая позиция США заключается в том, что существует право на свободное судоходство вдоль Северного морского пути через открытые моря, и в том числе через российскую исключительную экономическую зону, и что в пределах 12 морских миль от берега режим транзитного прохода применим, поскольку российские арктические проливы являются «международными проливами».

Иностранные суда, плавающие в международных проливах, неизбежно оказываются в двенадцати милевой зоне одного или нескольких прибрежных государств, но вместо естественного права «мирного прохода» через территориальные воды, иностранные суда пользуются «транзитным проходом». Это дает им право проплывать через пролив без разрешения прибрежного государства, наряду с этим суда освобождаются от других ограничений. Например, иностранные субмарины могут проплывать под водой через международный пролив, что им не дозволено делать в обычных территориальных водах²¹.

В случае же мирного прохода иностранные суда обязаны не только уведомить прибрежное государство о своих намерениях, но и запросить разрешения на проход, а правительство прибрежного государства, в свою очередь, учитывая ледовую обстановку и характеристики судна, а также в соответствии со статьей 234 Конвенции о районах, покрытых льдом, должно вынести свое разрешение по заявке.

Так или иначе, Конвенция ООН 1982 года не дает четкого толкования фразе «проливы, используемые для международной навигации». Соответственно, ее трактовка может быть разной в зависимости от учитываемых факторов: например, количество судов, использовавших пролив, тоннаж судна, количество флагов государств, под которыми осуществлялся проход²².

Согласно решению Международного Суда 1949 году по делу *Corfu Channel*, «решающими критериями» для определения международного пролива являются «географическое положение, соединяющее две части открытого моря, и факт его использования для международного судоходства»²³.

Так, при проходе английских военных судов в 1949 г. через северную часть пролива Корфу, составляющего албанские территориальные воды, в результате установки мин получили повреждения эскадренные миноносцы «Сомарез» и «Волэджд». Суд в данном случае искал доказательств осведомленности об этом со стороны Албании.

В момент прохода английских судов, «целью которого было утвердить право», не существовало никакого решения, которым северная часть пролива Корфу признавалась бы «международным проливом», и вопрос о праве прохода военных кораблей через территориальное море, составляющее или не составляющее часть такого пролива, был спорным.

Вместе с тем, в деле об инциденте в проливе Корфу суд нашел, что Албания была ответственна за последствия расстановки мин в своих территориальных водах и за непринятие мер по предупреждению об опасности: «Эти серьезные упущения влекут за собой международную ответственность Албании»²⁴.

Соединенные Штаты делали дипломатические заявления, указывающие на их точку зрения о том, что проливы Северного Ледовитого океана подлежат свободному или транзитному проходу в 1960-х и снова в 1992 и 1994 годах. Подобное заявление было сделано в январе 2009 года, в президентской директиве Джорджа Буша Младшего: «Северо-западный проход (Канада) является проливом, используемым для международного судоходства, и Северный морской путь включает проливы, используемые для международного судоходства; режим транзитного прохода используется для прохода через эти проливы. Сохранение прав и обязанностей, касающихся судоходства и полетов над

арктическим регионом, поддерживает нашу способность осуществлять эти права по всему миру, включая стратегические проливы».

Для сравнения, и Россия, и Канада придерживаются точки зрения, что проливы вдоль их северных прибрежных линий подпадают под режим «внутренних вод». Внутренние воды не являются территориальными водами, и не существует какого-либо права доступа к ним без разрешения прибрежного государства²⁵.

Россия в принятом в 1998 г. Законе о внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне установила, что «плавание по трассам Северного морского пути – исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова осуществляется» в соответствии с федеральными законами, международными договорами и правилами плавания по трассам Северного морского пути, утверждаемыми Правительством РФ²⁶.

Отмечено: «Арктические моря, образующие систему Северного морского пути, представляют собой узкие и неглубокие ледовые моря заливного типа... С особыми природными условиями этих морей, а именно с тем, что они покрыты льдом, образующим ледовый припай, связаны экологическая и военная безопасность арктического побережья... Само освоение этих морей потребовало вековых усилий русского народа.

В связи с этим правительство Российской империи и преемник, к которому перешли ее территориальные права – СССР, заявляло в свое время об исторических правах на отдельные акватории. В частности, особый режим Карского моря официально устанавливался правительство России в течение трех столетий. Исторические права в этих акваториях молчаливо или прямо признавались другими государствами²⁷.

Для заливов, на которые государства претендуют как на исторические, международная практика выработала определенные критерии. К ним относятся особое географическое положение морского пространства, его значение для безопасности и экономики прибрежного государства, длительное осуществление над ним актов государственной власти, признание этих актов со стороны других государств и др.

Осведомленность других государств об осуществлении актов власти и признание с их стороны – явное или молчаливое (т. е. отсутствие протестов) – эти условия являются, если ни основными, то одними

из тех, которые необходимы для того, чтобы считать то или иное морское пространство историческим²⁸.

Нахождение плавучего транспортного объекта на участках СМП невозможно без предварительного либо последующего пересечения указанных российских акваторий Северного Ледовитого океана, а также без ледокольно-лоцманской проводки и ледовой авиаразведки. Все это позволяет сделать вывод о том, что регулирование пользования трассами этого пути вполне обоснованно составляет прерогативу Российской Федерации как прибрежного к этой магистрали государства.

На этом базируется правомерность позиции правительства СССР, излагавшейся в 1964–1967 гг. в нотах посольству США в Москве в связи с готовившимися и состоявшимися плаваниями американских военных кораблей в Арктике, включая военный ледокол «Нортуинд»²⁹.

Так, в Памятной записке МИД СССР посольству США от 21 июля 1964 г. указывалось, что проливы Дмитрия Лаптева и Санникова, соединяющие море Лаптевых и Восточно-Сибирское море, принадлежат Советскому Союзу исторически³⁰.

В этих документах отмечалось: что трассой Северного морского пути пользовались и пользуются только суда под советским флагом либо суда, зафрахтованные судовладельцами нашей страны; что Северный морской путь является важной национальной коммуникацией, где аварии судов могли бы создать сложные экологические проблемы для СССР; что трасса Северного морского пути местами проходит через советские территориальные воды. Особо обращалось внимание на то, что на воды большинства арктических проливов советского сектора Арктики распространяются нормативные акты об охране Государственной границы СССР, а попытки пренебречь правилами прохода через них противоречили бы международному праву³¹.

Проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова принадлежат, безусловно, внутренним водам России, учитывая историю отсутствия прецедентов какого-либо открытого плавания иностранных судов без получения согласия, и принимая во внимание тот факт, что только одна страна открыто возражает против российской позиции³².

Как сообщил 1 августа 2012 г. Заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России, все заинтересованные перевозчики получают равный разрешительный доступ к Севморпути.

Это является следствием реализации положений Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути», который подписал Президент России 28 июля 2012 г.

Сохраняя титул «Северный морской путь – исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация в Арктике», закон вводит новое понятие – «акватория Северного морского пути» и устанавливает конкретные границы этой акватории³³.

Под ней понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону. Согласно вносимым изменениям, акватория Севморпути ограничена с востока линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада – меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля, западными границами проливов Маточкин шар, Карские ворота и Югорский шар³⁴.

Кроме того, Закон предусматривает создание (а по существу воссоздание) Администрации Севморпути в форме федерального казенного учреждения, на которое возлагаются функции по обеспечению безопасности мореплавания, предотвращению и сохранению морской среды от загрязнения при плавании по акватории Севморпути³⁵.

Закон вводит обязательное страхование гражданской ответственности владельцев судов за ущерб от загрязнения, либо другой причиненный судном ущерб или обязательное наличие у них иного финансового обеспечения этой ответственности³⁶.

Цель такого режима – императивное обеспечение экологической безопасности данного региона, с сохранением в остальном свободы открытого моря³⁷.

Канада также придерживается точки зрения, что проливы вдоль ее северных прибрежных линий подпадают под режим «внутренних вод». Внутренние воды не являются территориальными водами, и не существует какого-либо права доступа к ним без разрешения прибрежного государства³⁸.

Международно-правовой основой тому служат, прежде всего, изложенные выше права Канады, исторически сложившиеся и давно осуществляемые. Исторические правооснования важны и для

установления исходных линий у побережья, выходящего к Северному Ледовитому океану. Канада, например, отнесла огромные арктические районы к ее внутренним водам: они замкнуты прямыми исходными линиями в соответствии с национальным законодательством со ссылкой на исторически сложившиеся правовые основания (historic titles)³⁹.

К этим водам Канада относит и воды между островами, так называемого канадского архипелага. Канада в обоснование своей позиции ссылаясь на то, что эти проливы и воды не использовались для международного судоходства⁴⁰.

СЗП Канады простирается вдоль арктического побережья Северной Америки от пролива Дэвиса через море Баффина с востока и до Берингова залива на западе. Это система, состоящая из семи проливов, из которых только пять пригодны для навигации крупнотоннажных судов⁴¹.

Плавание иностранных судов через эти проливы допускается лишь при условии соблюдения ими канадского законодательства, регулирующего борьбу с загрязнением моря с судов⁴².

Такая позиция Канады привела к конфликту с США, которые рассматривали проливы, ведущие через канадские территориальные и внутренние морские воды в Северный Ледовитый океан, в качестве проливов, используемых для международного судоходства⁴³.

Еще в 1969 году нефтеналивной танкер США SS Manhattan стал первым коммерческим судном, прошедшим из Филадельфии (восточное побережье) через СЗП в Аляску и обратно. При этом Штаты не запрашивали разрешения у канадских властей на проход судна через СЗП.

Аналогичный инцидент произошел в 1985 году, когда США поставили Канаду в известность о планируемом проходе своего ледокола «Полярная звезда» из состава береговой охраны⁴⁴. Однако Канада заявила, что, поскольку воды Северо-Западного прохода входят в состав ее внутренних вод, для прохода ледокола требуется получение предварительного разрешения. США с такой позицией не согласились⁴⁵. Ледокол береговой охраны США USCGC Polar Sea проследовал из Гренландии в Аляску через СЗП без какого-либо уведомления.

Эти два инцидента вызвали серьезные дебаты в государственном аппарате Канады касательно национального суверенитета над водами Арктического архипелага. Впервые официальная позиция Канады о правовом режиме СЗП была высказана в 1975 году секретарем по вопросам внешней политики Аланом Мак-Эхеном. В своем выступлении он заявил, что воды, прилежащие к Арктическому архипелагу,

являются внутренними водами Канады, и режим транзитного прохода через СЗП не может быть применен.

Ледовая проводка американского танкера SS Manhattan стала предпосылкой Акта по предотвращению загрязнения арктических вод, изданного в 1970 году. Он впервые дает определение понятию «арктические воды» Канады, а также описывает географический район применения постановления о запрете размещения отходов любого происхождения в данном районе⁴⁶.

Стоит отметить, что в это же время Канада активно участвует в переговорах относительно Конвенции ООН по международному морскому праву, которая будет принята в 1982 году. Именно Канада инициировала и продвигала внесения в Конвенцию 1982 года специального режима в районах, покрытых льдом, что успешно было занесено в статью 234.

После инцидента с ледоколом USCGC Polar Sea Канада дополнительно принимает в 1985 году Положения по предотвращению загрязнения арктических вод, а также устанавливает прямые исходные линии вокруг Канадского Арктического архипелага⁴⁷.

С 1 января 1985 г. Канада в отношении проливов, образующих Северо-Западный проход, ввела режим внутренних морских вод, установив специальным нормативным актом исходные линии отсчета территориального моря, рыболовных и исключительной экономической зон⁴⁸.

В конце концов, США и Канада заключили 11 января 1988 г. Соглашение о сотрудничестве в Арктике, в соответствии с параграфом^o 1 которого «Правительство США обязуется, что плавание ледоколов США в пределах вод, объявленных Канадой в качестве внутренних, осуществляется с согласия Правительства Канады». В параграфе 4 этого соглашения стороны подтвердили, что, независимо от заключенного соглашения, стороны придерживаются различных позиций относительно правового статуса Северо-Западного прохода⁴⁹.

В 2003 году Канада ратифицирует Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года. Однако Канада зарезервировала за собой право не считать решения в отношении споров, связанных с толкованием или применением статей 15, 74 и 83 обязательными. А именно эти статьи включают положения о делимитации морских границ, ИЭЗ, исторических заливов или правооснованиях.

Все упомянутые выше нормативные документы закрепляют статус прилегающих вод Арктического архипелага как внутренних на уровне

национального законодательства. Однако Соединенные Штаты, Европейский Союз, в частности Дания, не признают эти документы. Особую критику у этих государств вызывает установление прямых базовых линий, а не нормальных исходных линий от точки наибольшего отлива вдоль берега, от которых измеряется ширина территориального моря⁵⁰.

Сторонники интернационализации Арктики полагают, что на арктические водные пространства полностью и на дно Северного Ледовитого океана должны распространяться нормы международного морского права, регулирующие режим открытого моря⁵¹.

СМП и СЗП, как магнит, привлекают и те страны, у которых нет прямого выхода ни в Северный Ледовитый океан, ни в Арктический регион в целом. В первую очередь, это набирающие обороты азиатские экономики, такие державы, как Китай, Южная Корея, Япония и Индия^{52,53}.

Резюмируя изложенное, можно сделать вывод о прямой связи развернувшихся в последнее время международно-правовых споров вокруг морских пространств Арктики с геополитическим, экономическим, военно-стратегическим потенциалами, которые таит в себе арктический регион.

В XIX веке для мореходов Викторианской эпохи проход в Северном Ледовитом океане был чем-то вроде чаши Грааля. Британская империя, будучи морской державой, не жалела средств для того, чтобы найти кратчайший путь к богатым рынкам Азии. В свое время адмирал Р. Бело называл Арктику «Средиземным морем завтрашнего дня», одновременно указывая при этом на ее стратегическое значение⁵³. Ведь глубокое влияние морской торговли на богатство и силу государств было ясно понято задолго до того, как открыты были истинные принципы, управляющие ее ростом и процветанием. Нация, которая стремилась обеспечить за собою несоразмерную долю благ морской торговли, прилагала все старания для исключения из участия в них других наций или присвоением себе монополии мирным законодательным путем, или запретительными постановлениями, или, – когда эти пути не приводили к цели, – прямым насилием⁵⁴.

Вместе с тем, с только сейчас арктические судоходные пути, которые мечтали найти мореплаватели XIX столетия, становятся реальностью⁵⁵.

Согласно опубликованным на сайте Wikileaks в мае 2011 г. накануне встречи министров иностранных дел восьми государств – членов Арктического Совета – России, США, Канады, Дании, Норвегии,

Финляндии, Швеции и Исландии материалам секретной переписки американских дипломатов, государства, территория которой граничит с Арктикой, включая США и Россию, наперегонки стремятся застолбить территорию.

Если верить донесениям американских дипломатов, министр иностранных Дании Пер Стиг Меллер шутил с американцами, говоря: «если вы не будете соваться, то нам достанется больше возможностей для раздела Арктики»⁵⁶.

То, что сейчас происходит в Арктике, некоторым экспертам напоминает борьбу за Африку в XIX веке, когда европейские страны ринулись туда за ресурсами⁵⁷.

International Navigation Legal Guidelines Regarding the Northern Sea Route and Northwest Passage (Summary)

*Maxim N. Zaikin**

The article deals with specific legal regulations regarding international navigation for the Northern Sea Route and Northwest Passage. The article draws particular attention to foreign policies regarding transportation passages development and their economic potential in the Arctic.

Keywords: Arctic; Russia; Canada; the Northern sea route; the North-Western passage; navigation.

¹ Алхименко А. П. «Мировой океан на пороге XXI века»: Сборник научных статей/ А. П. Алхименко. СПб: Русское географическое общество, 1999. С. 7.

² Мазур И. И. Арктика-точка бифуркации в развитии глобального Мира: Научная статья/ «Век глобализации» № 2, 2010. С. 93.

³ Мазур И. И. Арктика-точка бифуркации в развитии глобального Мира: Научная статья/ «Век глобализации» № 2, 2010. С. 97.

⁴ «Сайт Wikileaks рассказал о «гонке за Арктику». <http://www.bbc.co.uk/russian/>

⁵ Мазур И. И. Арктика-точка бифуркации в развитии глобального Мира: Научная статья/ «Век глобализации» № 2, 2010. С. 97.

* Maxim N. Zaikin – post-graduate student of the Chair of International Law, Diplomatic Academy MFA Russia. sevmorput15@yandex.ru.

- ⁶ Вылегжанин А. Н. «Предложения к дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике»: рабочая тетр./А.Н. Вылегжанин (рук.) и др.; Российский совет по междунар. делам (РСМД). – М.: Спецкнига, 2013. – С. 4.
- ⁷ Мазур И. И. «Арктика-точка бифуркации в развитии глобального Мира»: Научная статья/«Век глобализации» № 2, 2010. – С. 97.
- ⁸ Вылегжанин А. Н. «Предложения к дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике»//рабочая тетр./; Российский совет по междунар. Делах (РСМД). – М.: Спецкнига, 2013. – С. 5.
- ⁹ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 31.
- ¹⁰ Вылегжанин А. Н. Международное право: учебник для бакалавров/А.Н. Вылегжанин – Москва: Юрайт, 2012. – С. 185.
- ¹¹ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 31.
- ¹² Вылегжанин А. Н. Международное право: учебник для бакалавров/А.Н. Вылегжанин – Москва: Юрайт, 2012. – С. 185.
- ¹³ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 35.
- ¹⁴ Джунусова Д. Н. Международное морское право: учебное пособие/Д.Н. Джунусова. – Астрахань: Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2012. – С. 111.
- ¹⁵ Вылегжанин А. Н. «Предложения к дорожной карте развития международно-правовых основ сотрудничества России в Арктике»//рабочая тетр./; Российский совет по междунар. Делах (РСМД). – М.: Спецкнига, 2013. – С. 5.
- ¹⁶ Войтоловский Г. К. «Нерешенные проблемы Арктического морепользования»: Научная статья. Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития и РАН, 2008 – С. 93.
- ¹⁷ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ¹⁸ Войтоловский Г. К. «Нерешенные проблемы Арктического морепользования»: Научная статья. Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития и РАН, 2008 – С. 93.
- ¹⁹ Кейтлин Антрим. «Новая судоходная Арктика»: научная статья. <http://globalaffairs.ru/number/Novaya-sudokhodnaya-Arktika-15013-2010>
- ²⁰ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ²¹ Байерс М. «Кто владеет Арктикой? Арктические проливы: Берингов пролив, Северо-западный проход и Северный морской путь»: Научная статья/«Вестник Новосибирского Государственного университета. Серия права». Т. 8 – Новосибирск, 2012 – С. 216.
- ²² Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 8.
- ²³ Байерс М. Кто владеет Арктикой? Арктические проливы: Берингов пролив, Северо-западный проход и Северный морской путь: Научная статья/«Вестник Новосибирского Государственного университета. Серия права». Т. 8 – Новосибирск, 2012 – С. 209.
- ²⁴ Броунли Я. Международное право. Издательство Прогресс. Москва. 1977 – С. 81.

- ²⁵ Байерс М. Кто владеет Арктикой? Арктические проливы: Берингов пролив, Северо-западный проход и Северный морской путь»: Научная статья/«Вестник Новосибирского Государственного университета. Серия права». Т. 8 – Новосибирск, 2012, С. 209.
- ²⁶ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ²⁷ Вылегжанин А. Н. Международное право: учебник для бакалавров/А.Н. Вылегжанин. – Москва: Юрайт, 2012. – С. 185.
- ²⁸ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ²⁹ Бекашев К. А. Международное публичное право: учеб./Л.П.Ануфриева, Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев, В. В. Устинов. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – С. 472.
- ³⁰ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ³¹ Бекашев К. А. Международное публичное право: учеб./Л.П.Ануфриева, Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев, В. В. Устинов. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – С. 473.
- ³² Байерс М. «Кто владеет Арктикой? Арктические проливы: Берингов пролив, Северо-западный проход и Северный морской путь»: Научная статья/«Вестник Новосибирского Государственного университета. Серия права». т. 8 – Новосибирск, 2012, с. 223.
- ³³ Копылов М. Н. «Правовой режим Арктики»: Научная статья. – 2012. – С. 7.
- ³⁴ Арктика-Инфо/ «В. Путин подписал закон о Северном морском пути» // статья. – 2012. – <http://www.arctic-info.ru/News/Page/vladimir-putin-podpisal-zakon-o-sevmorputi/>
- ³⁵ Копылов М. Н. «Правовой режим Арктики»: Научная статья. – 2012. – С. 7.
- ³⁶ Арктика-Инфо/ «В. Путин подписал закон о Северном морском пути»//статья. – 2012. – <http://www.arctic-info.ru/News/Page/vladimir-putin-podpisal-zakon-o-sevmorputi/>
- ³⁷ Копылов М. Н. «Правовой режим Арктики»: Научная статья – 2012. – С. 7.
- ³⁸ Байерс М. «Кто владеет Арктикой? Арктические проливы: Берингов пролив, Северо-западный проход и Северный морской путь»: Научная статья/«Вестник Новосибирского Государственного университета. Серия права». т. 2 – Новосибирск, 2012, с. 210.
- ³⁹ Вылегжанин А. Н. Международное право: учебник для бакалавров/А.Н. Вылегжанин. – Москва: Юрайт, 2012. – 904 с.
- ⁴⁰ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ⁴¹ Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 2.
- ⁴² Бекашев К. А. Международное публичное право: учеб./Л.П.Ануфриева, Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев, В. В. Устинов. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – С. 471.
- ⁴³ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.
- ⁴⁴ Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 2.
- ⁴⁵ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.

⁴⁶ Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 3.

⁴⁷ Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 3.

⁴⁸ Бекашев К. А. Международное публичное право: учеб./Л.П.Ануфриева, Д. К. Бекашев, К. А. Бекашев, В. В. Устинов. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2008. – С. 471.

⁴⁹ Саваськов П. В. «Правовой режим Арктики»//Монография. Арктика: зона мира и сотрудничества. – 2011. – С. 34.

⁵⁰ Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 4.

⁵¹ Копылов М. Н. Статья «О правовом режиме Арктики» «Правовая инициатива» № 12–2013.

⁵² Жилина И. С. «Правовые аспекты развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода как новой Арктической морской транспортной системы»: Научная статья/ Арктика и Север. № 7. 2012 – С. 9.

⁵³ Овлащенко А. В., Покровский И. Ф. Проблемы правового режима Северного морского пути (к проведению Международного полярного года 2007–2008 гг.): Научная статья/ Транспортное право № 2, 2007. – С. 21.

⁵⁴ Мэхэн А. Т. Влияние морской силы на историю 1660–1783 [Текст]: М.: «Издательство «АСТ», 2002. – С. 11.

⁵⁵ Боджерссон С. «Таяние арктических льдов» «Россия в глобальной политике». № 3, Май – Июнь 2008. http://www.globalaffairs.ru/number/n_10950.

⁵⁶ «Сайт Wikileaks рассказал о «гонке за Арктику». <http://www.bbc.co.uk/russian/>

⁵⁷ Мазур И. И. «Арктика-точка бифуркации в развитии глобального Мира»: Научная статья/ «Век глобализации» № 2, 2010. – 187 с.

Слияния и присоединения акционерных обществ в России и корпораций в США (опыт правового регулирования)

Кузьмин С. Е. *

Процедура слияния и присоединения акционерных обществ в России законодательно закреплена в Федеральном законе «Об акционерных обществах». В США в каждом отдельном штате приняты нормы о слияниях в рамках законов о корпорациях. Наибольший интерес представляет законодательство штата Делавэр.

Указанная процедура предусматривает три этапа.

В России на первом этапе общества заключают договор о слиянии или присоединении, а в штате Делавэр первым этапом считается принятие Советом директоров каждой участвующей корпорации решения об одобрении соглашения о слиянии или присоединении.

На втором этапе советы директоров российских акционерных обществ выносят на решение общего собрания каждого участвующего общества вопрос о реорганизации, об утверждении договора о слиянии. В штате Делавэр на втором этапе общее собрание акционеров должно одобрить или отклонить сделку слияния или присоединения.

Третьим этапом и в России, и в штате Делавэр, является регистрация нового акционерного общества, корпорации, или регистрация изменений в обществе, корпорации, к которому осуществляется присоединение.

Ключевые слова: слияния и присоединения; акционерные общества; корпорации; общее собрание акционеров; совет директоров.

Монополия выступает как закономерный результат концентрации и централизации собственности в результате ожесточенной конкурентной борьбы¹. Характерной чертой развития корпоративного сектора в России является укрупнение хозяйственных обществ и рост числа сделок по их слиянию в качестве механизма перераспределения крупной корпоративной собственности во всех областях экономики.

* Кузьмин Станислав Евгеньевич – соискатель кафедры международного частного и гражданского права МГИМО (У) МИД России, юрисконсульт ЗАО «ХелиВерт». stanislav.kuzmin@gmail.com.