

В.Е. Петровский

РОССИЯ, КИТАЙ И «ПРАВО МИРНОГО ПРОХОДА» В МИРОВОМ СУДОХОДСТВЕ: МЕЖДУНАРОДНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ И МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Аннотация. Автор предпринял попытку показать соотношение международно-правовых и международно-политических аспектов восприятия и трактовок норм международного права, в контексте интересов России и Китая, на примере интерпретации «права мирного прохода» в мировом мореплавании, зафиксированного в Конвенции ООН по морскому праву (*UNCLOS*).

С этих позиций в статье выделяются преобладающие правовые особенности развития международного морского права, в соответствии с которым должны обеспечиваться процессы правового регулирования проходов в территориальных морях, на примере ситуации в акваториях Южно-Китайского моря (ЮКМ) и Северного морского пути (СМП).

UNCLOS регулирует различные аспекты международного морского судоходства. Однако она, будучи по определению компромиссным международно-правовым документом, может вступать в противоречие с национальными интересами морских держав, их конкретными внутри- и внешнеполитическими обстоятельствами. Это, помимо участия или неучастия в Конвенции, порождает различные интерпретации ее положений и практику их расширительного толкования.

Такие противоречия в основном возникают в зонах, на которые распространяется суверенитет прибрежных государств. Интересы

крупных военно-морских держав и прибрежных стран, включая Россию, могут существенно различаться: первые настаивают на праве мирного прохода своих военных судов, вторые пытаются ограничить такое право в своих территориальных водах, ссылаясь на необходимость обеспечения национальной безопасности. Если в акватории ЮКМ интерпретация беспрепятственного права свободного прохода может вступать в противоречие с императивами обеспечения международной морской безопасности и предотвращения опасной военно-морской деятельности, особенно в акватории так называемых спорных территорий, то в акватории СМП существуют различные толкования права свободного прохода в *UNCLOS* и национальном законодательстве РФ.

Ключевые слова: Конвенция ООН по морскому праву, право мирного прохода, Южно-Китайское море, Арктика, Северный Морской путь, международно-правовой статус, правовые регуляторы.

Автор: *Петровский Владимир Евгеньевич*, доктор политических наук, главный научный сотрудник Центра «Россия, Китай и мир» Института Китая и современной Азии РАН (адрес: 117977, Москва, Нахимовский пр-т, 32). ORCID: 0000-0002-7714-1341.
E-mail: petrovsk4@gmail.com

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование. Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации в Институте Китая и современной Азии РАН.

V. Ye. Petrovskiy

Russia, China and Innocent Passage in the World Navigation: International Political and Legal Aspects (the cases of the South China Sea and the Northern Sea Route)

Abstract. The author has attempted to show the relationship between international legal and international political aspects of the perception and interpretation of international law, in the context of the interests of Russia and China, using the example of the interpretations of the “right of innocent passage” in world navigation, as enshrined in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

From these positions, the article highlights the prevailing legal features of the development of international maritime law, in accordance with which the processes of legal regulation of passages in the territorial seas should be ensured, using the example of the situation in the waters of the South China Sea (SCS) and the Northern Sea Route (NSR).

UNCLOS regulates various aspects of international shipping. However, being by definition a compromise international legal document, it can

conflict with the national interests of the sea powers, their specific domestic and foreign policy circumstances. This, in addition to participation or non-participation in the Convention, gives rise to different interpretations of its provisions and the practice of their broad interpretation.

Such contradictions mainly arise in zones that are subject to the sovereignty of coastal states. The interests of major naval powers and coastal countries, including Russia, may differ significantly: the former insist on the right of innocent passage for their warships, the latter try to restrict such a right in their territorial waters, citing the need to ensure national security. If the interpretation of the free right of free passage in the SCS waters may conflict with the imperatives of ensuring international maritime security and preventing dangerous naval activities, especially in the waters of the so-called disputed territories, then in the water area of the NSR there are different interpretations of the right of free passage in UNCLOS and the national legislation of the Russian Federation.

Keywords: UN Convention on the Law of the Sea, innocent passage, South China sea, Arctic, Northern Sea route, international legal status, legal regulators.

Author: Vladimir Ye. PETROVSKIY, Dr.Sc. (Political Science), Chief Academic Research Fellow, Institute of China and Contemporary Asia of the Russian Academy of Sciences (address: 32, Nakhimovsky Ave., Moscow, 117997, Russian Federation). ORCID: 0000-0002-7714-1341. E-mail: petrovsk4@gmail.com

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

Support. The article was prepared at the Institute of China and Contemporary Asia of the RAS within the framework of the State assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation.

Вводные положения

Цель настоящей статьи — показать соотношение междуна-родно-правовых и международно-политических аспектов восприятия и трактовок норм международного права в контексте интересов России и Китая. При этом автор исходит из интерпретаций «права мирного прохода» в мировом мореплавании, зафиксированного в Конвенции ООН по морскому праву (*UNCLOS*).

С этих позиций в статье выделяются преобладающие особенности развития международного морского права, в соответствии с которым должны обеспечиваться процессы правового регулирования проходов

в территориальных морях, на примере ситуации в акваториях Южно-Китайского моря (ЮКМ) и Северного морского пути (СМП).

Если в акватории ЮКМ интерпретация беспрепятственного права свободного прохода может вступать в противоречие с императивами обеспечения международной морской безопасности и предотвращения опасной военно-морской деятельности, особенно в акватории так называемых спорных территорий, то в акватории СМП существуют различные толкования права свободного прохода в *UNCLOS* и национальном законодательстве РФ.

Право мирного прохода в акваториях ЮКМ

Конвенция ООН по морскому праву может вступать в противоречие с национальными интересами морских держав, их конкретными внутри- и внешнеполитическими обстоятельствами. Это, помимо участия или неучастия в Конвенции, порождает различные интерпретации ее положений и практику их расширительного толкования.

В этой связи китайские ученые указывают на следующие обстоятельства:

- положения Конвенции об исторических правах, островных и скальных режимах, военной деятельности в исключительных экономических зонах и вопросах пиратства слишком принципиальны или двусмысленны. Это не только обычное явление в многосторонних договорах, но и результат девяти лет напряженных переговоров по Конвенции, а также борьбы и компромисса между различными группами интересов;
- практика международного сообщества по толкованию и применению соответствующих положений и институциональных установок Конвенции способствует прояснению некоторых расплывчатых её формулировок, а также является дальнейшим толкованием и развитием морского права, кодифицированного в Конвенции [Yang Zewei].

Такие противоречия в основном возникают в зонах, на которые распространяется суверенитет прибрежных государств. Интересы крупных военно-морских держав и прибрежных стран могут существенно различаться: первые настаивают на праве мирного прохода своих военных судов, вторые пытаются ограничить такое право в своих территориальных водах, ссылаясь на необходимость обеспечения национальной безопасности. И те и другие ссылаются на *UNCLOS*, поскольку ее различные интерпретации дают такую возможность [Гудев П.А.].

Именно это обстоятельство доминирует в обострившейся американо-китайской полемике по поводу ситуации вокруг спорных островов в Южно-Китайском море.

О чем идет речь? Казалось бы, ст. 19 (2) *UNCLOS* исчерпывающим образом определяет правила мирного прохода и исключения из них¹. Однако Китай прибегает к их расширительной трактовке, исходя из приоритетов своей национальной и региональной безопасности. Условием ратификации Конвенции Пекин поставил признание за собой права запрашивать у других стран разрешение (или получать предварительное уведомление) на проход через свои территориальные моря военных кораблей.

Китай утверждает, что его морские объекты находятся под его юрисдикцией, что позволяет иностранным военным кораблям заходить в его территориальное море только с разрешения. США утверждают, что они пользуются мирным проходом и свободой судоходства в территориальном море и ИЭЗ Китая в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву. Однако в Китае убеждены, что военная деятельность США, такая как сбор разведанных и наблюдение, нарушает статью 87(2) *UNCLOS* [Allayarov S., p. 4].

Китайский Закон о территориальном море и прилегающей зоне от 1992 г. гласит: «Чтобы войти в территориальные воды Китайской Народной Республики, иностранные военные корабли должны получить разрешение правительства КНР». 29 апреля 2021 г. Постоянный комитет ВСНП принял поправки к Закону о безопасности морского движения, в соответствии с которыми «иностранные военные суда, осуществляющие плавание, стоянку на стоянке или деятельность в территориальном море КНР, нарушающие законы или административные правила КНР, подлежат наказанию в соответствии с соответствующими законами и административными нормативно-правовыми актами» [Sakamoto Shigeki].

Политика Китая в ЮКМ определяется важнейшим геостратегическим значением этих акваторий. По мнению ряда экспертов, контроль над ними определяет доступ к Малаккскому проливу, от которого зависит до 60 % внешней торговли КНР и до 80 % импорта нефти и газа. Китай озабочен возможностями военно-морских сил США заблокировать Малаккский пролив, препятствуя не только морскому

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.) // Собрание законодательства Российской Федерации (далее СЗ РФ). 1997. № 48. Ст. 5493.

судоходству, но и способности китайских атомных подводных лодок выходить в открытый океан.

Несмотря на положения ст. 58 Конвенции, из которой следует, что статус ИЭЗ распространяется только на морскую толщу, Китай не считает международным воздушное пространство над своей исключительной экономической зоной и выступает против проведения в ней военно-морских исследований.

Со своей стороны, США в 1979 г. создали программу *Freedom of Navigation*, в рамках которой осуществляется регулярное патрулирование кораблями ВМС США различных акваторий Мирового океана с целью «защиты свободы судоходства». Примечательно, что США не ратифицировали UNCLOS, заявив при этом, что согласны признать права других стран в их прибрежных водах, при условии признания там аналогичных прав США и других стран.

В рамках данной программы США оспаривают притязания КНР на острова и прилегающие к ним акватории. Со своей стороны, Китай обосновывает свои исторические права на них так называемой Девятипунктирной линией. Эта линия, прочерченная на послевоенной карте образца 1947 г., охватывает 90 % площади ЮКМ, показывая, на какие острова и акватории претендует Китай. В мае 2009 г. китайские дипломаты представили в комиссию ООН по континентальному шельфу карту с этой пунктирной линией. Пекин настаивает на разрешительном характере какой-либо деятельности там со стороны других государств [Гудев П., Мишин И.].

Заявления США о свободе мореплавания в ЮКМ двусмысленны, поскольку Соединенные Штаты имеют в виду свободу судоходства не столько для торгового, сколько для своего военного флота, пытаясь создать в ЮКМ дополнительную напряженность в целях давления на Китай. В этой ситуации возникает риск неспровоцированных военно-морских инцидентов с участием американских и китайских ВМС. С 2015 г. США направляют свои военные корабли в патрулирование, без какого-либо объявления или предварительного разрешения, в акватории, которые КНР считает своими территориальными водами, ограниченными 12-мильной зоной. При этом постоянно заявлялось, что «военные корабли во время прохождения не вели никаких других действий в акваториях с предполагаемой китайской юрисдикцией», и при этом «помимо прочего, выключали радары управления огнем и воздерживались от использования вертолетов». Таким образом, США обосновывали свой вызов «чрезмерным притязанием всех региональных держав» [Seymour, Ch., pp. 195—296].

В этой связи нельзя не напомнить, что споры вокруг островов в Южно-Китайском море уходят корнями в историю. Их территориальную принадлежность оспаривают и другие страны, включая Бруней, Вьетнам, Малайзию, Таиланд и Филиппины. В рамках диалога Китая и АСЕАН китайская сторона заявляет о стремлении разрешать эти вопросы через диалог и консультацию с заинтересованными сторонами, а также о намерении поддерживать свободу и безопасность судоходства в Южно-Китайском море.

США регулярно заявляли о несогласии с позицией КНР и официально излагали свои правовые подходы по данному вопросу¹. Американские военно-политические союзники хотели бы, чтобы Вашингтон занял более активную позицию в споре об островах, ставя последний в не слишком удобное положение: следует ли рисковать американо-китайскими отношениями ради чужого, по сути дела, территориального спора?

В 2016 г. Постоянная палата третейского суда в Гааге вынесла вердикт об отказе от предлагаемой Китаем концепции «исторического права» в пользу норм современного международного права, а также о том, что риф Мисчиф архипелага Спратли признан не островом, как на том настаивал Пекин, а «обсыхающим при отливе возвышением без права на установление каких-либо морских зон суверенитета и юрисдикции вокруг него»². Как показали П. Гудев и И. Мишин, китайская трактовка была призвана обосновать, что риф пригоден для жизни и хозяйственной деятельности, с целью их правовой квалификации в качестве полноценных островов (Китай в последние годы практикует создание искусственных островов, представляя их как полноценные, имеющие право на установление всех морских зон, предписанных Конвенцией ООН [Гудев П., Мишин И.]).

Китай не принял это решение, посчитав его необъективным. Развернутая аргументация китайской позиции представлена в опубликованной в июле 2016 г. МИД КНР Белой книге «Китай настаивает на разрешении соответствующих споров между КНР и Филиппинами в Южно-Китайском море путем переговоров». Возможно, Китай продолжит настаивать на юридическом приоритете Декларации АСЕАН

¹ См., например: People's Republic of China: Maritime Claims in the South China Sea, January 2022. Office of Ocean and Polar Affairs Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs U.S. Department of State. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2022/01/LIS150-SCS.pdf> (accessed: 01.05.2024).

² The South China Sea Arbitration (The Republic of the Philippines v. the People's Republic of China). The Hague, 12 July 2016. URL: <https://pcacases.com/web/sendAttach/1801> (accessed: 01.05.2024).

о правилах поведения в Южно-Китайском море, в которой говорится о разрешении территориальных споров в ЮКМ на двусторонней основе [Дикарев А.Д.]. Хотя с новым президентом Филиппин у Пекина более ровные отношения и стороны даже обсуждали совместное освоение шельфа ЮКМ¹.

Представитель МИД РФ выступила со специальным разъяснением по данному вопросу, в соответствии с которым «Россия не является участником территориальных споров в ЮКМ и не будет в них втянута»; она «принципиально не становится на чью-либо сторону», однако выступает за их разрешение непосредственно между вовлеченными сторонами без какого-либо вмешательства внешних сил².

Автор полагает, что Россия могла бы придерживаться «дружественного нейтралитета» относительно позиции Китая по ситуации в ЮКМ. В интересах наших двух стран не допускать создания прецедентов, которые могли бы негативно повлиять на их национальные и геополитические интересы (в том числе касающиеся споров о территориальной принадлежности), а также вести к постепенному разрушению современной системы международных отношений, основанной на приоритете роли ООН и сложившихся норм международного права.

Право мирного прохода в акватории СМП

Если в акватории ЮКМ интерпретация беспрепятственного права свободного прохода может вступать в противоречие с императивами обеспечения международной морской безопасности и предотвращения опасной военно-морской деятельности, особенно в акватории так называемых спорных территорий, то в акватории СМП существуют различные толкования права свободного прохода в UNCLOS и национальном законодательстве РФ.

В соответствии с положениями UNCLOS Россия, согласно своей трактовке Конвенции, установила ряд национальных законодательных норм и ограничений, объявив СМП «национальной единой транспортной коммуникацией РФ».

Приоритеты развития российской Арктики, включая развитие СМП, были сформулированы в ряде доктринальных документов, та-

¹ PXP Energy in sea exploration talks with another China company. URL: <https://worldoil.com/news/2022/12/6/pxp-energy-in-sea-exploration-talks-with-another-china-company/> (accessed: 01.05.2024).

² МИД РФ: Россия не будет втягиваться в споры в Южно-Китайском море // ИТАР-ТАСС. URL: <https://tass.ru/politika/3454520> (дата обращения: 01.05.2024).

ких как «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года».¹

В Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» СМП определяется как «исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации», плавание в акватории которой осуществляется в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами РФ и положениями ее национального законодательства. При этом акватория СМП определяется как «водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации»².

Федеральный закон от 28 июля 2012 г. № 132-ФЗ закрепил понятие «акватория Северного морского пути» как водного пространства, прилегающего к северному побережью РФ, охватывающего внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ и ограниченное 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 и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар³.

В своих внутренних морских водах, территориальном море, прилежащей зоне и исключительной экономической зоне Россия может осуществлять контроль, необходимый для предотвращения нарушений таможенных, фискальных и иных законов и правил, а также принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны.

В соответствии со ст. 12 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской

¹ Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164 «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года» // СЗ РФ. 2020. № 10. Ст. 1317.

² Кодекс Торгового мореплавания РФ от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) (Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ) // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

³ Федеральный закон от 28.07.2012 № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // СЗ РФ. 2012. № 31. Ст. 4321.

Федерации», общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами иностранные военные суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море. «В интересах обеспечения безопасности Российской Федерации, а также в целях проведения учений с оружием любого вида федеральный орган исполнительной власти по обороне или федеральный орган исполнительной власти по безопасности могут временно приостановить в определенных районах территориального моря осуществление права мирного прохода через территориальное море для иностранных судов, иностранных военных кораблей и других государственных судов»¹.

В марте 2019 г. правительство России одобрило правила прохода СМП иностранными военными кораблями, которые предусматривают обязательное предварительное уведомление за 45 суток и присутствие на борту российских лоцманов. Правила предусматривали отказ от прохода через СМП и принятие чрезвычайных мер в случае несанкционированного движения².

В сентябре 2020 г. Правительство РФ приняло постановление об утверждении правил плавания в акватории Северного морского пути³. В декабре 2022 г. Россия утвердила новые, более жесткие правила захода иностранных судов в акваторию СМП, в соответствии с которыми представителям иностранных ВМС нужно получать разрешение на проход через Карский, Берингов и Вилькицкого проливы не менее чем за 90 дней до предполагаемого перехода.

При этом иностранные государства, заинтересованные в использовании СМП и отстаивающие принцип свободного мореплавания (особенно США), выступают за изъятие его из национальной юрисдикции России. Поскольку СМП проходит через проливы, обладающие различным международно-правовым статусом, упомянутые страны считают наделить эти акватории статусом «глобальных районов всеобщего пользования» (*global commons*)⁴.

¹ Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» // СЗ РФ. 1998. № 31. Ст. 3833.

² Россия разработала правила прохода Северного морского пути для иностранных боевых судов // Институт Африки РАН. URL: <https://riafan.ru/1157683-rossiya-razrabotala-pravila-prokhoda-severnogo-morskogo-puti-dlya-inostrannykh-boevykh-sudov> (дата обращения: 01.05.2024).

³ Постановление Правительства Российской Федерации от 18.09.2020 г. № 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» // СЗ РФ. 2020. № 39. Ст. 6064.

⁴ Ридер РСМД. Северный морской путь // РСМД. URL: <https://russiancouncil.ru/sevmorput> (дата обращения: 01.05.2024).

Министр ВМС США заявил, что военно-морские силы страны начнут регулярно патрулировать российские берега в Арктике, проведя аналогию с обстановкой в Южно-Китайском море, где у Китая и ряда других стран есть разногласия по морским границам и зонам ответственности. В августе 2021 г. координатор Госдепартамента США по Арктике заявил, что «американское правительство воспринимает Арктику как северный фланг НАТО»¹.

В октябре 2022 г. США приняли новую Национальную стратегию для Арктического региона. [АК1] Стратегия включает планы по усилению американского военного присутствия на Крайнем Севере. Главными угрозами и вызовами в документе обозначили Москву и Пекин².

В России тоже звучат голоса в пользу ограничения ее контроля над СМП. По мнению некоторых российских экспертов, при интенсивном таянии льдов Россия утратит права на особое регулирование плавания в акватории СМП и возможность предоставлять привилегии или устанавливать какие-либо ограничения любому перевозчику с любым грузом на борту³.

Однако в силу природных условий и географических особенностей расположения СМП Россия в любом случае не утратит рычагов влияния на особенности навигации в его акватории. Как отметил в этой связи В. В. Путин, ссылаясь на международный Полярный кодекс⁴, значительная часть маршрута по СМП проходит по российским внутренним водам, что создает для России значительные конкурентные преимущества. Но, подчеркнул российский президент, «это не значит, что мы собираемся кого-то ограничивать ... будем работать со всеми, кто хочет, потому что мы в этом заинтересованы сами»⁵.

¹ США начнут патрулирование вблизи российских берегов в Арктике. URL: <https://iz.ru/1108922/2021-01-07/ssha-nachnut-patrulirovanie-vblizi-rossiiskii-beregov-v-arktike> (дата обращения: 01.05.2024).

² National Strategy for the Arctic Region, October 2022. Wash.: The White House, 2022. Pp. 5, 6, 9.

³ Северный морской путь: кому он будет принадлежать, если наступит эпоха глобального потепления. URL: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/interview/severnoy-morskoy-put-komu-on-budet-prinadlezhat-esli-nastupit-epokha-globalnogo-potepleniya/> (accessed: 01.05.2024).

⁴ РЕЗОЛЮЦИЯ MSC.385(94) (принята 21 ноября 2014 года). Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). URL: <https://docs.cntd.ru/document/420376046> (дата обращения: 01.05.2024).

⁵ Посещение Дальневосточного морского тренажёрного центра МГУ имени адмирала Г.И. Невельского, 2 сентября 2021 г. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/66575> (дата обращения: 01.05.2024).

* * *

В свете вышеизложенного автор полагает, что, по сравнению с ЮКМ, в ситуации вокруг СМП существует бóльшая определенность как с точки зрения норм международного права, даже при различных его трактовках, так и с точки зрения российского законодательства (несмотря на серьезные расхождения взглядов по этому вопросу). Что касается международно-политических аспектов ситуации вокруг ЮКМ и СМП, то она также вряд ли будет меняться в обозримой перспективе.

Тем не менее на ситуации вокруг международного сотрудничества в Арктике и СМП не может не сказываться антироссийская санкционная политика Запада, в частности попытки западных стран — членов Арктического совета «бойкотировать» участие России в работе этой организации. В этой связи следует с предельной осторожностью и взвешенностью отнестись к вопросу о возможном выходе России из Арктического совета, учитывая тот факт, что именно РФ была соучредителем этой межправительственной организации (хотя ее статус оспаривается некоторыми российскими юристами, поскольку совет действует на основе не международного договора, а декларации МИД стран-учредителей), а также то, что в рамках председательства Норвегии работа совета возобновилась, пусть пока и в формате рабочих групп. Следует учесть и то, что возможный выход из совета может быть негативно воспринят дружественными азиатскими странами-наблюдателями. Так, в октябре 2022 г. специальный посланник Китая по Арктике Фэн Гао заявил, что Китай не поддержит председительство Норвегии в Арктическом совете в случае, если Россия будет из него исключена¹.

То же самое касается вопроса о возможной денонсации Конвенции ООН по морскому праву в части Арктики на фоне действий недружественных стран, обсуждение которого началось в Государственной думе. Нужно учесть опыт Китая, который использует возможность для трактовки Конвенции в своих интересах, в частности в вопросах о «праве свободного прохода» в акваториях Южно-Китайского моря, не ставя при этом вопрос о денонсации.

Библиографический список

Гудев П., Мишин И. Южно-Китайское море: второй фронт американо-китайского противостояния // РСМД. 27.06.2019. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics>

¹ Китай не признает Арктический совет без России // High North News. URL: https://regnum.ru/news/3725715?utm_referrer=korabel.ru/news/comments/kitay_ne_priznaet_arkkticheskii_sovet_bez_uchastiya_rossii.html (дата обращения: 03.05.2024).

-and-comments/analytcs/yuzhno-kitayskoe-more-vtoroy-front-amerikano-kitayskogo-protivostoyaniya/ (дата обращения: 03.05.2024).

Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. М.: ИМЭМО РАН, 2014.

Дикарев А.Д. Политические и правовые последствия вердикта Гаагского трибунала по иску Филиппин к Китаю // Общество и государство в Китае. М.: Институт востоковедения РАН, 2018. Т. XLVIII, ч. 1. С. 340—256.

References

Dikarev, A.D. (2018). Politicheskie i pravovye posledstviya verdikta Gaagskogo tribunala po isku Filippin k Kitayu [Political and legal consequences of the verdict of the Hague Tribunal on the claim of the Philippines against China], *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae [Society and State in China]*, Vol. XLVIII: 1 : 340—256. (In Russian).

Gudev, P.; Mishin, I. (2019). Yuzhno-Kitajskoe more: vtoroj front amerikano-kitajskogo protivostoyaniya [South China Sea: the second front of the US-China confrontation]. URL: <https://russiancouncil.ru/analytcs-and-comments/analytcs/yuzhno-kitayskoe-more-vtoroy-front-amerikano-kitayskogo-protivostoyaniya/> (accessed: December, 6, 2021). (In Russian).

Gudev, P.A. (2014). Konvenciya OON po morskomu pravu: problemy transformacij rezhima [UN Law of the Sea: problems of regime transformation], *Moscow: IMEMO RAS*. (In Russian).

* * *

Allayarov, Sardor (2023). International Law with Chinese Characteristics. The South China Sea Territorial Dispute. *Prague: Institute of International Relations*, 7 p.

Sakamoto Shigeki (2022). Searching for the Objectives of China's Revised Maritime Traffic Safety Law of the People's Republic of China, *The Japan Forum on International Relations*. February 22. URL: https://www.jfir.or.jp/en/studygroup_article/3915/ (accessed: May 3, 2024).

Seymour, Chase M. (2023). Navigating the South China Sea: Analysing the Current Dispute over Sovereignty, and Maritime Rights, *South Carolina Journal of International Law and Business*: Vol. 19: 2: 9: 186—210.

Yang Zewei (2022). Zhōngguó yǔ “liánhéguó hǎiyáng fǎ gōngyuē” 40 nián: Lìchéng, yǐngxiǎng yǔ wèilái zhanwàng,

杨泽伟. 中国与《联合国海洋法公约》40年: 历程、影响与未来展望 [China and the United Nations Convention on the Law of the Sea 40 Years: History, Impact and Future Prospects], *Dāngdài fǎ [Contemporary Law]*: 4. URL: https://aoc.ouc.edu.cn/_t719/2022/1004/c9824a378434/page.htm (accessed: May 3, 2024).