

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО: ПРАВОВОЙ СТАТУС МИРОВОГО ОКЕАНА В США, КНР И РФ

INTERNATIONAL MARITIME LAW: THE LEGAL STATUS OF THE OCEANS IN THE UNITED STATES, CHINA AND THE RUSSIAN FEDERATION

*E. Baturin
A. Korol
A. Fedorova*

Summary. Human activity in the sea space, of course, is not limited to the development of its resources and, as a consequence, its pollution. The oceans are also an important geopolitical, legal and economic arena for many countries. So, for the countries of the North Pacific Ocean — the United States of America (hereinafter referred to as the USA), the People's Republic of China (hereinafter referred to as the PRC), the Russian Federation (hereinafter referred to as the RF) (hereinafter referred to as the countries of the North Pacific) — whose policies will be considered in this work, the sea is of fundamental importance in achieving certain state goals, taking into account the international position and status of each of the above states.

Keywords: World Ocean, sea policy, countries of the North Pacific, sea space.

Батурин Евгений Алексеевич

*Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток
baturin.ea@students.dvfu.ru*

Король Ангелина Геннадьевна

*Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток
korol.ag@students.dvfu.ru*

Федорова Анастасия Сергеевна

*Дальневосточный федеральный университет,
г. Владивосток
fedorova.asergee@students.dvfu.ru*

Аннотация. Человеческая деятельность в морском пространстве, безусловно, не сводится только к освоению его ресурсов и, как следствие, его загрязнению. Мировой океан также является важной геополитической, правовой и экономической ареной для многих стран. Так, для стран северной части Тихого океана — Соединенных Штатов Америки (далее — США), Китайской Народной Республики (далее — КНР), Российской Федерации (далее — РФ) (далее — страны Северной Пацифики) — политика которых будет рассмотрена в данной работе, море имеет принципиальное значение в достижении определенных государственных целей, учитывая международное положение и статус каждого перечисленного выше государства.

Ключевые слова: Мировой океан, морская политика, страны Северной Пацифики, морское пространство.

Правовой статус Мирового океана в России определяется национальными интересами страны, сформулированными в более чем 35 документах морского законодательства РФ, к которым относятся Морская доктрина РФ, Стратегия развития морской деятельности РФ до 2030 года, Федеральная целевая программа «Мировой океан» на 2016–2031 годы и другие нормативно-правовые акты РФ. Морская доктрина РФ является основополагающим документом, определяющим государственную политику РФ в области морской деятельности — национальную морскую политику РФ [7]. В ней закреплён весь комплекс мер по осуществлению морской деятельности на основе существующего морского потенциала России. Его основными составляющими являются силы и средства военно-морского, торгового, рыболовства и научно-исследовательского флотов РФ, средства разведки и добычи полезных ископаемых, а также судостроение и обеспечивающей инфраструктуры [7]. По своей сути морской потенциал является материальным обеспечением мор-

ской политики РФ, проводимой в целях устойчивого экономического и социального развития страны, ее прибрежных территорий, а также укрепления позиций России среди ведущих морских держав.

Тихоокеанский регион занимает 3-е место в рейтинге приоритетов национальной морской политики РФ. Высокая активность и плотность геополитических и экономических событий на европейско-атлантическом пространстве вызывает особое внимание к укреплению позиций России (военно-политических и экономических) в бассейнах Черного, Балтийского морей и Северного Ледовитого океана.

В то же время значение Тихоокеанского регионального направления для России постепенно растет. Во многом это связано с интенсивным развитием государств Тихоокеанской Азии, которое оказывает значительное влияние на экономические, демографические, военные и другие процессы в Северной Пацифике [4;

с. 2261]. Кроме того, российские тихоокеанские прибрежные территории, которые имеют огромные запасы высоколиквидных природных ресурсов, вызываются большой интерес у соседних регионов.

Все это позволяет утверждать, что морская деятельность является одним из приоритетных направлений развития в современной России.

Что касается значения Мирового океана для КНР, то политическая элита данного государства осознала ценность морского пространства только в последние 30 лет. Так, в 1998 г. Информационное бюро при Госсовете КНР опубликовало Белую книгу «Развитие морского хозяйства в Китае», в которой содержится информация о состоянии, проблемах и стратегии развития морского хозяйства. Важным документом стратегического характера в сфере морской политики также стала «Национальная программа развития морской экономики» (далее — Национальная программа), принятая в мае 2003 г. [8; с. 29] В этой программе Китай уже назван «морской державой», хотя по всем объективным показателям это была не более чем заявка на будущее. В Национальной программе были прописаны цели и задачи развития важнейших отраслей морской экономики: рыболовства, морского транспорта, освоения углеводородных ресурсов, судостроения, фармакологии и туризма. Однако, морская экономика КНР значительно отставала от экономики суши и была намного менее эффективна, чем в развитых странах мира, в связи с чем руководством страны были разработаны новые документы, установившие обновленные цели и задачи для успешного осуществления морской деятельности [8; с. 29]. Важнейшим мотивом развития морской силы для Китая стал резкий рост внешней торговли, осуществляемой по морским коммуникациям [9]. В 2013 г. в КНР утвердили концепцию «Морской шелковый путь XXI века» (далее — МШП) в качестве стратегии развития, направленной на расширение связности инфраструктуры в Юго-Восточной Азии, Океании, Индийском океане и Восточной Африке [10; с. 6]. В рамках МШП предполагалось проложить путь из морских портов Китая через Индийский океан в Европу, а также в южную акваторию Тихого океана [1; с. 49].

В мае 2017 г. Государственное морское управление КНР опубликовало ещё один документ в области морского права — План развития морской экономики страны на 13-ую пятилетку (2016–2020 гг.). Исходя из поставленных в плане задач, к 2020 г. китайское руководство планировало «существенно ускорить кардинальную корректировку структуры и режимов развития морской экономики Китая, координировать развитие морской и материковой зон и обеспечить здоровое и устойчивое развитие морской экономики в контексте

реализации концепции «Одного пояса и одного пути» [5; с. 15].

По итогам 2020 г. можно отметить, что в морском направлении Китаю удалось добиться определенных успехов: 1-е место в мире по количеству военных кораблей; подписание в 2020 г. соглашения о Всеобъемлющем региональном экономическом партнёрстве с десятью странами АСЕАН и некоторыми странами северной части Тихого океана, которое будет способствовать развитию морской торговли в регионе; подписание соглашения о сотрудничестве в рамках инициативы «Один пояс и один путь» со 140 странами и 32 международной организацией [11]. Как отмечается в Отчете о развитии морской экономики Китая за 2021 год, опубликованном 08.06.2021 г. Службой экономической информации Китая (далее — CEIS), в период 13-й пятилетки в морской экономике Китая наблюдался устойчивый рост.

Все вышесказанное позволяет сформировать два основных приоритета в морской политики Китая: достижение определенных экономических целей, способных обеспечить развитие военно-морской мощи и тем самым обеспечить защиту национальных интересов, и географическая ориентация морской политики КНР преимущественно на южное направление.

Что касается США, то там правовое регулирование морской деятельности получило большое внимание со стороны американских законодателей. На сегодняшний день в США существует огромное количество федеральных законов, регламентирующих всевозможные виды деятельности, осуществляемых в морском пространстве. К примеру, в Кодексе США есть титул 33 «Судоходство и судоходные воды», который включает в себя международные правила судоходства, правила противодействия пиратству, общие положения по охране окружающей среды в судоходных водах, положения о захоронении отходов в океане, предупреждении загрязнения моря и т.д. Один только указанный титул 33 содержит более 3 000 статей, а в Кодексе США касательно морской деятельности содержится ещё около 10 титулов и принято более 20 законов [12].

Таким образом, очевиден факт более детальной регламентации морской деятельности в США, по сравнению с остальными странами Северной Пацифики, что говорит о продолжительном развитии морского законодательства и более активном освоении морского пространства. Наличие такого количества норм также обусловлено неучастием США в Конвенции по морскому праву и связанной с этим необходимостью в самостоятельном регулировании морской деятельности с учетом своих интересов, а также с учетом основополагающих принципов (охрана и защита морской среды,

недопустимость загрязнения морской среды и истощения её ресурсов и т.д.).

Следует отметить программу «Freedom of Navigation», которая играет большую роль в политике США в АТР. Соединенные Штаты еще в 1979 году, то есть за три года до открытия процесса подписания Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, с целью защиты своих интересов в масштабах всего Мирового океана, инициировали программу «Freedom of Navigation» (далее — FON, Свобода мореплавания), курируемую Госдепартаментом совместно с Министерством обороны США [2; с. 112]. Во-первых, она была разработана, чтобы гарантировать возможности США в таких областях, как проецирование военной мощи, обеспечение логистики в области переброски и снабжения вооруженных сил, обеспечение передового присутствия и т. д. [2]. Во-вторых, в США она была воспринята не только как американская инициатива, направленная на защиту свободы судоходства и борьбу за целостность будущего конвенционного режима, но и как проект по защите интересов всего западного сообщества в целом [2]. Программа FON реализуется не только путем проведения дипломатических переговоров, подачи нот дипломатического протеста, демонстрации флага, проведения военно-морских учений, но и путем прямого воздействия посредством привлечения боевых кораблей ВМС США для оспаривания конкретных притязаний [2].

Кроме того, Соединенные Штаты традиционно рассматривают пространства Мирового океана в рамках политико-идеологической концепции «всеобщего достояния». США имеет огромный интерес в максимизации выгод от морской торговли и морского транспорта, как самого дешевого транспортного средства, так как они обладают одной из крупнейших экономик мира. Беспрепятственное функционирование этой системы рассматривается Америкой как основа для дальнейшего распространения либерального экономического порядка, который, с точки зрения Вашингтона, служит гарантом обеспечения мира и стабильности в глобальном масштабе [2].

Подводя итог всему вышесказанному, хотелось бы ещё раз подчеркнуть следующее:

1. Проводимая государством морская политика основывается на нормах и положениях, закрепленных во внутренних нормативно-правовых актах. У каждой страны своя иерархия нормативных документов, регулирующих морскую деятельность в соответствии со своими национальными интересами. К основным источникам права в области морской политики в странах Северной Пацифики можно отнести следующие документы: Морская доктрина РФ, Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга), различные китайские

концепции («Один пояс — один путь», «Морской шелковый путь» и др.), отдельные титулы Кодекса США.

2. Россия неуклонно «разворачивается к Мировому океану», что проявляется в увеличении морской экономической активности: развитие морских портов, развитие приморских и «шельфовых» энергетических проектов, возрождение отечественного судостроения, реализация подводных газотранспортных проектов и т.д. [3]. Значение Тихоокеанского регионального направления для России выросло, в основном из-за интенсивного развития государств Тихоокеанской Азии.

3. В китайском политическом руководстве присутствует убеждение, что обретение статуса великой морской державы «является ключом к поддержанию и расширению зарубежных интересов» и может быть «эффективным путем к созданию глобальной державы» [13; с. 45]. Наступательно и бескомпромиссно Китай ведет себя на пространстве «ближних морей», которые рассматривает как «жизненно важные» для обеспечения своей экономической и военно-политической безопасности [13; с. 45]. Помимо прочего, для руководства КНР превращение страны в великую морскую державу — одно из средств решения проблем внутреннего развития страны. Именно поэтому основными направлениями морской деятельности КНР в настоящее время являются повышение возможностей Китая в освоении морских ресурсов, охрана окружающей среды, развитие морских наук и технологий, отстаивание прав и интересов Китая на море [13; с. 45]. Регион Северной Пацифики также является для Китая жизненно-важным регионом, по большей части из-за экономических интересов, однако, в силу политических обстоятельств, приоритет на данном этапе отдается развитию морской политики в южных направлениях.

4. Морское законодательство США отличается более детальной регламентацией морской деятельности. Наличие большого количества норм в области американского морского права обусловлено неучастием США в Конвенции по морскому праву и связанной с этим необходимостью в самостоятельном регулировании морской деятельности с учетом своих интересов. Соединенные Штаты традиционно рассматривают Мировой океан в рамках политической и идеологической концепции «всеобщего достояния», а также крайне заинтересованы в том, чтобы в полной мере воспользоваться преимуществами, предоставляемыми морской торговлей и морским транспортом. Однако, помимо экономических соображений, присутствие США в данном регионе обусловлено распространением своего геополитического влияния на страны Тихоокеанской Азии в целях обеспечения глобального лидерства США, что, в частности, реализуется посредством программы FON.

ЛИТЕРАТУРА

1. Горбунова, Д.А. Проект Нового великого шелкового пути: цели, ожидаемые результаты, этапы / Д.А. Горбунова // Тенденции развития науки и образования. 2019. № 50–4. С. 48–53.
2. Гудев, П.А. Политика США в Мировом океане / П.А. Гудев // Международные процессы. 2016. Т. 14. № 1. С. 106–120.
3. Дружинин А.Г., Россия в мировом океане: геоэкономические и геополитические интересы, масштаб и форматы «присутствия»/А.Г. Дружинин, С.С. Лачининский// Том 151, № 6 (2019): Выпуск 6, С. 1–19
4. Журавлев, О.В. Северная Пацифика (Северо-тихоокеанское трансграничное пространство) в системе региональной и глобальной безопасности / О.В. Журавлев // Вопросы политологии. 2020. № 7 (59). С. 2258–2266.
5. Ларин, В.Л. Морское пространство Северной Пацифики как сфера российско-китайского взаимодействия в XXI веке / А.Б. Волынчук, В.Л. Ларин // Труды института истории, археологии и этнографии ДВО РАН. 2018. С. 10–35.
6. Мишин, И.О. Политика США в Южно-Китайском море во время президентства Д. Трампа / И.О. Мишин // Пути к миру и безопасности. 2020. № 1 (58). С. 46–62.
7. Морская доктрина Российской Федерации [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
8. Песцов, С.К. Становление Китая как великой морской державы / В.Л. Ларин, С.К. Песцов // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2020. Т. 13. № 3. С. 27–46.
9. Развитие морского хозяйства в Китае (Белая книга) [Электронный ресурс] // Официальный сайт МИД КНР.
10. Payette, A. China's two ocean strategy: Controlling waterways and the New Silk Road / Guorui Tom Sun, A. Payette // Asia focus. 2017. № 31. P. 1–23.
11. 已同中國簽訂共建一帶一路合作文件的國家一覽 [Электронный ресурс] //中國一帶一路網.— Режим доступа: https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298
12. U.S. Code [Электронный ресурс] // The Cornell Law School.
13. Yingben, L. Historical Enlightenment of the Development of Traditional Maritime Powers in the World / W. Zhenfang, L. Yingben // Meteorological and Environmental Research. 2020. № 2. P. 43–48.

© Батуринов Евгений Алексеевич (baturin.ea@students.dvfu.ru),

Король Ангелина Геннадьевна (korol.ag@students.dvfu.ru), Федорова Анастасия Сергеевна (fedorova.asergee@students.dvfu.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»