DOI: 10.31857/S086919080008450-2

ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ АМЕРИКАНО-ИРАНСКОГО ПРОТИВОСТОЯНИЯ В ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ И ПРИЛЕЖАЩИХ К НЕМУ АКВАТОРИЯХ: ВЕРСИИ ПРОИЗОШЕДШЕГО

© 2020

П.А. ГУДЕВ [a]

[a] – Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова РАН, Москва, Россия;
ORCID ID: 0000-0002-2951-6313; Scopus ID: 5792063007; gudev@imemo.ru

Резюме. *Серия инцидентов с морскими и воздушными судами в Ормузском проливе и прилежащих к нему акваториях чуть было не поставила американо-иранские отношения на грань вооруженного конфликта. Взаимные обвинения сыпались с обеих сторон, и было чрезвычайно сложно разобраться в том, на чьей стороне правда, а кто злоупотребляет генерацией так называемых Fake News.*

В первой части работы разбираются основные возможные версии происшедшего с акцентом на их политико-правовых последствиях для обеих сторон, а также для всех вовлеченных участников. Проводится анализ законности задержания гражданских коммерческих судов как с британской, так и с иранской стороны. Показано, что любые угрозы перекрытия Ормузского пролива и создания каких-либо препятствий осуществлению через него коммерческого судоходства могут иметь самые негативные последствия для Тегерана.

Ключевые слова: США, Иран, Ормузский пролив, Оманский залив, танкерная война, Конвенция ООН по морском праву 1982 г., право транзитного прохода, Устав ООН

Для цитирования: Гудев П.А. Политико-правовые аспекты американо-иранского противостояния в Ормузском проливе и прилежащих к нему акваториях: версии произошедшего. *Восток (Oriens)*. 2020. № 1. С. 94–110. DOI: 10.31857/S086919080008450-2

POLITICAL AND LEGAL ASPECTS OF THE U.S.–IRANIAN CONFRONTATION IN THE STRAIT OF HORMUZ AND ADJACENT WATERS ACCORDING TO DIFFERENT VERSIONS OF EVENTS

© 2020

Pavel A. GUDEV [a]

[a] – National Research Institute of World Economy and International Relations RAS, Moscow, Russia;
ORCID ID: 0000-0002-2951-6313; Scopus ID: 5792063007; gudev@imemo.ru

Abstract. A series of incidents involving ships and aircraft in and around the Strait of Hormuz almost brought U.S.-Iranian relations to the brink of armed conflict. Mutual accusations were coming from both sides, and it was extremely difficult to find out which side was the truth and who was abusing the so-called "Fake News" generations. The first part of the paper explores the main possible versions of what happened, with a focus on their political and legal implications for both sides and all the participants involved. The analysis of the legality of detention of civilian commercial vessels, both from the British and Iranian sides, is provided. It shows how any threat to the closure of the Strait of Hormuz, as well as the introduction of any obstacles to commercial shipping through it may have the most negative consequences for Tehran.

Keywords: U.S., Iran, Strait of Hormuz, Gulf of Oman, Tanker's War, 1982 UN Convention on the Law of the Sea, Transit Passage, UN Charter

For citation: Gudev P.A. Political and Legal Aspects of the U.S.–Iranian Confrontation in the Strait of Hormuz and Adjacent Waters According to Different Versions of Events. *Vostok (Oriens).* 2020. No. 1. Pp. 94–110. DOI: 10.31857/S086919080008450-2

Не так много времени прошло с момента ирано-иракской войны 1980–1988 гг., в ходе которой обе стороны активно наносили удары по судам, прежде всего экспортирующим нефть из государств Персидского залива. В так называемую танкерную войну оказались втянуты не только Иран и Ирак: ее последствия испытало на себе значительно число внерегиональных государств, включая США, СССР и др. (всего около 30), суда и корабли под чьими флагами пересекали опасные акватории [Walker, n.d.]. По статистике, за 1984–1987 гг. было повреждено около 340 кораблей и судов (в основном танкеров), пострадали около 320 гражданских и военных моряков (из них 116 были убиты, 167 – ранены) [Cordesman, n.d.]. Именно тогда, в 1987 г., Соединенные Штаты были вынуждены – для обеспечения безопасности как судоходства, так и транспортировки энергоресурсов – не только качественно и количественно усилить свое присутствие в районе Персидского залива, но и начать операцию по сопровождению сначала американских, а затем и всех гражданских судов, следовавших через соответствующие акватории. Эти действия наряду с военными операциями вооруженных сил США против Ирана впоследствии были признаны чрезвычайно эффективными.

В настоящее время из Вашингтона вновь звучат предложения по созданию международной коалиции для патрулирования вод Ормузского пролива с целью недопущения новых инцидентов с иранской стороны по незаконному задержанию нефтеналивных танкеров, что, кстати, случалось и в предшествующие годы [*Maersk Tigris*…]. Пока согласие на участие в коалиции дали не все государства – лишь Австралия, Бахрейн, Великобритания и Саудовская Аравия. Иран, уже не в первый раз за последнее время, акцентирует внимание на своих возможностях полного блокирования пролива в случае возрастания давления на него, подчеркивая, правда, что это будет крайне нежелательная, но абсолютно неизбежная мера с его стороны.

Напомним, что своеобразными катализаторами обострения американо-иранских взаимоотношений в 2019 г. стали политика США по «закручиванию» гаек в отношении Ирана и ряд провокационных инцидентов, вину за которые Вашингтон безапелляционно возложил на Тегеран.

2 мая 2019 г. США отменили исключения по введению американских санкций за покупку иранской нефти для 8 государств (Китай, Индия, Италия, Греция, Япония, Южная Корея, Тайвань и Турция), а уже 12 мая произошла «якобы» диверсионная атака на четыре торговых судна в порту Фуджейры (Оманский залив, ОАЭ). Позже, правда, появилась информация, что порт работает в обычном режиме, а инцидент произошел в территориальных водах Эмиратов. Отсутствие каких-либо фото- и видеодоказательств происшедшего, за исключением фотофиксации повреждения кормовой части судов, не помешало заявить, что виновником является Иран.

Затем, 13 июня, нападению – официально либо торпедному, либо минному – подверглись два танкера в Оманском заливе. По «данным американской разведки», Иран был вновь объявлен исполнителем этого «теракта» [What happened…, 2019], хотя характер повреждений допускает вероятность ракетной атаки с борта беспилотного летающего аппарата (БПЛА), в том числе американского.

20 июня иранские силы ПВО сбили действовавший в интересах ВМС США разведывательный БПЛА (Broad Area Maritime Surveillance Aircraft, BAMS-D) за нарушение нацио-

нального воздушного пространства – то есть внешней границы территориальных вод в 12 миль шириной. США, в свою очередь, настаивают на полной легальности его полета, который якобы проходил в международном воздушном пространстве над Оманским заливом [Iran Shoots Down U.S...]. Президент Дональд Трамп одобрил нанесение американского ракетного удара по объектам ПВО Ирана, но изменил свое решение за 10 минут до нападения, и кибератакам подверглись иранские сети [U.S. Carried Out Cyberattacks…, 2019]. 16 июля США заявили, что сбили иранский БПЛА недалеко от американского десантного корабля в Ормузском проливе [*Trump Says*…, 2019]. Иран, со своей стороны, сообщил, что не терял никакого БПЛА и США скорее всего ошиблись, вероятно, сбив собственный БПЛА.

5 июля Великобритания по запросу США осуществила в районе Гибралтара задержание танкера «Grace-1» – под панамским флагом, но находящегося под управлением сингапурской судоходной компании, – за перевозку иранской нефти в Сирию, что якобы было нарушением санкций Евросоюза против правительства Башара Асада.

14 июля иранский Корпус стражей исламской революции (КСИР) задержал танкер «Riah», плававший под флагом Панамы и следовавший из ОАЭ через Ормузский пролив к югу от иранского острова Ларак, за контрабанду 1 млн л иранского топлива [*Iran Says*…, 2019].

19 июля Иран сначала остановил шведский танкер под флагом Великобритании «Stena Impero», шедший из Оманского залива в Персидский, и арестовал его; затем был задержан британский танкер под флагом Либерии «Mesdar», но после вынесения предупреждения о нарушении правил судоходства и экологических нормативов он был отпущен [*Iran tanker seizure*…].

31 июля Иран задержал рядом с островом Фарси иракский танкер «ISNA» за контрабанду топлива [*Iraqi oil tanker seized*…], а 16 сентября за незаконный вывоз дизельного топлива в ОАЭ было задержано еще одно судно [*Iran seizes vessel*..., 2019].

Перечисленные инциденты фактически свидетельствуют о начале новой фазы танкерной войны, которая пока еще не достигла предшествующих масштабов; однако нельзя исключать развития событий вплоть до прямого вооруженного столкновения. Впрочем, что-либо прогнозировать очень сложно, а вот оценить степень легитимности тех или иных действий той или другой стороны – легче решаемая задача. Ведь и США, и Иран используют в отношении друг друга примерно одинаковые «ярлыки», называя происшедшие события «государственным пиратством» и даже «терроризмом». Действительно ли нападения и захваты судов в тех или иных акваториях могут быть охарактеризованы в соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву как акты «пиратства»? Или это «международный терроризм», и мы имеем все признаки «вооруженного разбоя против судов» в соответствии с Конвенцией 1988 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности судоходства? Попробуем ответить на эти и некоторые другие вопросы.

СБИТЫЙ БПЛА: ВЕРСИИ ПРОИСШЕДШЕГО

Несмотря на то что атака Ирана на американский БПЛА не относится к контексту танкерной войны, этот случай для нас чрезвычайно важен. И не только потому, что именно он едва не привел к нанесению ракетных ударов по территории Ирана, но и в связи с тем, что на экспертном уровне его зачастую связывают с разной интерпретацией обеими сторонами прав, которыми в Ормузском проливе наделены третьи страны, и границ морских и воздушных зон в этом районе. Важен и другой вопрос: был ли полет американского беспилотника легитимен или Иран имел все основания его сбить?

США полагают, что Ормузский пролив, как и многие другие, полностью подпадает под категорию «международного пролива» в соответствии с Конвенцией 1982 г., так как

он отвечает всем требованиям ст. 37, а именно: соединяет одну часть открытого моря/исключительной экономической зоны (ИЭЗ) с другой частью открытого моря/ИЭЗ в Персидском и Оманском заливах соответственно. В таких проливах, как Ормузский, в рамках Конвенции 1982 г. должно соблюдаться право транзитного прохода (ст. 38). Последнее применимо не только к судам, но и к летательным аппаратам, то есть предусматривает возможность полета как гражданской, так и военной авиации. Более того, транзитному проходу не должно чиниться препятствий и он не может быть приостановлен.

Позиция Ирана принципиально иная. Она строится на том, что Ормузский пролив полностью перекрыт территориальными морями двух государств – Ирана и Омана. На акваторию территориального моря, воздушное пространство над ним, а также на дно и недра распространяется полный государственный суверенитет. Внешняя граница территориального моря – это всегда государственная граница прибрежного государства, а воздушное пространство над ним – это всегда национальное воздушное пространство.

Однако, понимая, что Ормузский пролив чрезвычайно важен для международного судоходства, Иран де-факто не создает здесь препятствий применению конвенционного права транзитного прохода. За одним исключением – он признает это право лишь в отношении полноправных участников Конвенции 1982 г. (более подробно нюансы этого правового спора будут описаны во второй части статьи). США данное международное соглашение не подписали и не ратифицировали. А отсутствие ратификации Ираном текста Конвенции, в свою очередь, позволяет ему считать себя не обязанным соблюдать соответствующие правила в отношении США. Такая позиция означает, что Иран признает лишь конвенционное право мирного прохода (ст. 19) американских судов и кораблей через его территориальное море в Ормузском проливе. А это право, в отличие от транзитного прохода, не предусматривает свободу полетов гражданской/военной авиации, в том числе БПЛА.

Очевидно, американский БПЛА был задействован руководством ВМС США в разведывательных целях. Конвенционное право мирного прохода предусматривает прямой запрет на все виды деятельности, которые могут представлять собой угрозу миру и безопасности прибрежного государства (ст. 19.2), и любые полеты. Однако осуществление разведывательной деятельности даже в рамках транзитного прохода также может рассматриваться как нарушение конвенционных норм. Так, Конвенция 1982 г. требует, чтобы во время транзитного прохода не было никакой деятельности, кроме той, которая свойственна непрерывному и быстрому транзиту (ст. 39), включая любые исследования и гидрографические съемки (ст. 40). Летательные аппараты должны постоянно контролировать радиочастоты (ст. 39).

Американские эксперты предположили, что Иран на вполне законных основаниях мог посчитать, что американский БПЛА, не выходивший на связь, занимался чем-то более противоправным, нежели запрещенная при транзитном проходе исследовательская и гидрографическая деятельность [Nevitt, n.d.]. А нарушение им границы национального воздушного пространства могло расцениваться Тегераном как нарушение территориальной целостности Ирана, т.е. оправдывать действия по самообороне в соответствии со ст. 51 Устава ООН [Ingberand, n.d.].

Кстати, Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации 2000 г. в ст. 8 «Беспилотные воздушные суда» подтверждает незаконность полетов БПЛА над государственной территорией без специального разрешения: «Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов, обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов» [*Конвенция о международной гражданской авиации…*, 2000].

Тем не менее, несмотря на очевидную законность действий Тегерана по отношению к американскому разведывательному БПЛА, версия о том, что основной причиной инцидента является межгосударственный спор относительно статуса Ормузского пролива и прав других государств в его акватории и воздушном пространстве над ним, абсолютно некорректна: маршрут американского БПЛА по направлению Персидский залив – Оманский залив пролегал над территориальными водами не Ирана, а Омана. Кроме того, он был сбит на обратном пути не в Ормузском проливе, а лишь на подлете к нему.

По американской версии, он не пересекал внешнюю границу территориального моря Ирана и был сбит над акваторией иранской ИЭЗ, воздушное пространство над которой является международным. На приведенном ниже рисунке желтой линией показан маршрут БПЛА с запада на восток; красной линией – внешняя граница территориального моря Ирана и Омана, как ее видят США; черной линией – внешняя граница территориального моря Ирана, как он ее установил.

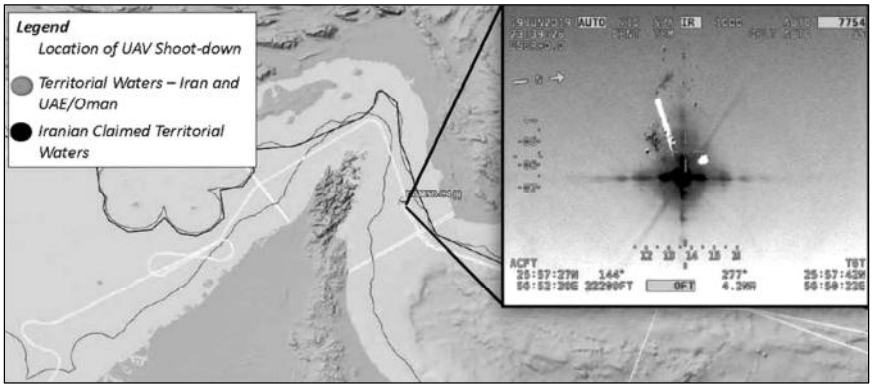

Рис. 1. Схема полета американского БПЛА и место его падения (версия Пентагона) [*Iran Shoots Down U.S. Global Hawk…*].

По мнению Ирана, которое мы в данном случае склонны разделять, американский БПЛА, направляясь в сторону Ормузского пролива, совершил заход в иранское воздушное пространство и пересек внешнюю границу иранского территориального моря. На приведенном ниже рисунке синим цветом показан маршрут американского БПЛА; зеленым – прямые исходные линии вдоль иранского берега, от которых отсчитываются все морские зоны, включая границу территориального моря; красным обозначена внешняя граница иранского территориального моря, воздушное пространство над которым является национальным воздушным пространством; белым – граница района полетной информации Ирана.

Еще одна версия происшедшего строится на том предположении, что американский БПЛА мог вторгнуться в воздушное пространство Ирана не преднамеренно, а ошибочно. Это связывают с тем, что между Ираном и США существуют правовые разногласия, которые касаются установленных Ираном прямых исходных линий вдоль побережья для отсчета ширины тех или иных морских зон. Иран провел эти линии еще в 1973 г., а в 1993 г. опубликовал их точные географические координаты [*Iran, Islamic Republic…*, 2014].

США полагают, что проведение Тегераном прямых исходных линий было осуществлено с нарушением или слишком широким толкованием норм и положений Конвенции 1982 г.: в некоторых местах они были больше по протяженности, чем 24 морские мили (две ширины территориального моря), и проведены на большом расстоянии от берега. С точки зрения США, это приводит к тому, что статус внутренних вод распространяется на значительно большие акватории, чем те, на которые могло бы претендовать прибреж-

ное государство, т.е. под его суверенитет/юрисдикцию попадают и те пространства Мирового океана, часть которых должна была бы оставаться ИЭЗ и открытым морем [*Limits in the Seas…*]. На рисунке 3 показаны прямые исходные линии Ирана.

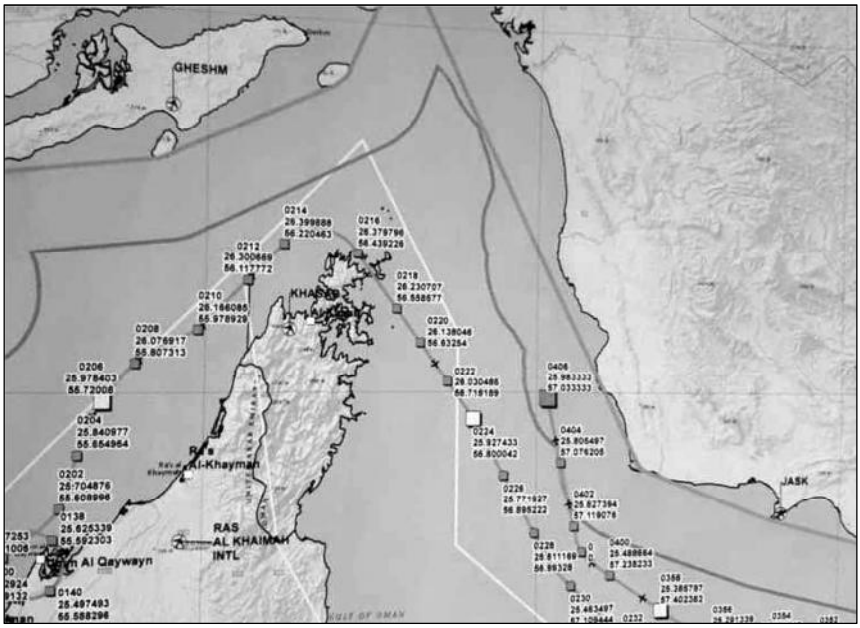

Рис. 2. Схема полета американского БПЛА и место его вторжения в иранское воздушное пространство (версия иранского МИД) [Javad Zarif, 2019].

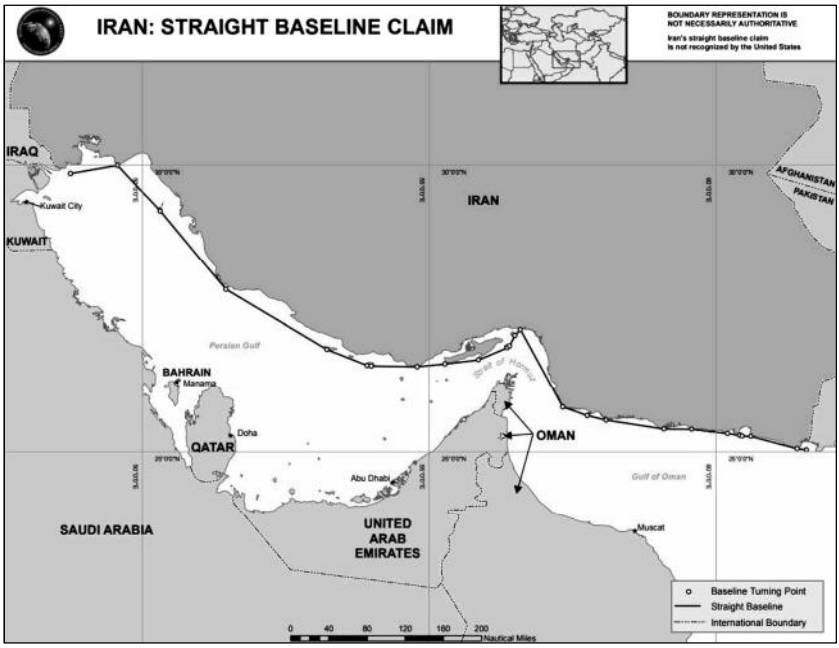

Рис. 3. Прямые исходные линии Ирана [*Iran: Straight Baseline Claim…*].

Таким образом, если исходить из этой версии, то у Ирана и США могли существовать совершенно несовпадающие представления о том, где проходит внешняя граница иранского территориального моря, воздушное пространство над которым является национальным. То есть американский БПЛА мог случайно вторгнуться в иранское воздушное пространство.

Однако эта версия также не выдерживает критики: прямая исходная линия напротив места сбитого БПЛА проведена максимально близко к берегу, в отличие, например, от таких же линий в Ормузском проливе и Персидском заливе. Это означает, что именно в этом месте между США и Ираном вряд ли могли существовать какие-либо противоречия относительно прохождения внешней границы территориального моря.

Еще одна версия происшедшего, которая имеет право на существование, состоит в том, что американский БПЛА не пересекал границу иранского воздушного пространства, т.е. внешнюю границу территориального моря, и был действительно на расстоянии в 21 морскую милю от иранского берега [Downed drone…], но его полет проходил в пределах иранского района полетной информации (РПИ). На рисунке 4 изображен РПИ Ирана.

Рис. 4. Иранский район полетной информации [FAA prohibits…].

Этот район включает в себя часть международного воздушного пространства (в нашем случае – над акваторией ИЭЗ Ирана) за пределами внешней границы территориального моря, на которое не распространяется государственный суверенитет и где действует свобода полетов. РПИ устанавливается в целях обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения. Это применяется к международным коммерческим полетам, но не распространяется на государственные некоммерческие и военные полеты. Однако могло случиться так, что местное командование КСИР, наблюдая за американским БПЛА, могло ошибочно посчитать, что полет совершался в иранском воздушном пространстве. В результате решение приостановить полет БПЛА было принято без согласования с правительством в Тегеране и на основе некорректного понимания норм и положений международного права [Kraska, n.d.]. По мнению американских экспертов, именно такое развитие событий привело к решению Трампа в последний момент отменить ракетный удар по Ирану: разведданные якобы подтвердили, что ошибкой иранской стороны недовольно само руководство страны.

Последнюю версию можно признать логичной с учетом практически неограниченной самостоятельности КСИР. Тем не менее представляется, что имел место именно шпионаж, как и было заявлено в Тегеране [*Letter*..., 2019].

ГИБРАЛТАРСКИЙ КОНФУЗ

Законность задержания танкера «Grace-1» с иранской нефтью в Гибралтарском проливе вызывает много вопросов. Суть их в том, что санкции ЕС направлены на запрет экспорта нефти из Сирии, но не ограничивают ее импорт в страну. Иран вполне справедливо посчитал, что незаконное задержание танкера может рассматриваться как прямое нарушение Великобританией ядерной сделки, так как никто из участников этого соглашения не может препятствовать экспорту нефти Ираном. Более того, аргументация гибралтарских властей строится всего лишь на допущении, что они заранее знают даже то предприятие, на которое должна быть поставлена иранская нефть, а оно, в свою очередь, находится под санкциями [Тимофеев, *Танкерный инцидент в Гибралтаре…*]. Как представляется, это очень шаткая правовая позиция, в особенности с учетом прямого влияния на этот инцидент Соединенных Штатов.

Сам иранский танкер, конечно, достаточно «темная лошадка». Он замечен в постоянном отключении автоматической системы идентификации (Automatic Identification System, AIS), т.е. можно предположить, что был задействован в теневых схемах транспортировки нелегальных грузов. Это, безусловно, создает угрозы безопасности судоходства, но может ли служить поводом для задержания? Ответ очевиден – нет.

Арест танкера властями Гибралтара обнажил еще одну серьезную проблему, вернее давний конфликт, касающийся британо-испанского спора по поводу заморской территории Великобритании. Испания не только оспаривает сегодняшние границы Гибралтара, считая, что определенная его часть не принадлежит туманному Альбиону и что Утрехтский договор 1713 г. не предоставляет Лондону прав на установление морских зон вокруг полуострова: Великобритании были переданы лишь город и замок Гибралтар, а также порт и крепость [Gálvez del Valle, 2017]. Поэтому Мадрид готов признать контроль Великобритании исключительно над портовыми водами Гибралтара [O'Reilly, 1999]. Однако британские власти установили внешние границы территориального моря в 3 морские мили к востоку и югу от полуострова, и в 2 морские мили в Бухте Альхесирас (она же – Гибралтарский залив) (см. рис. 5).

Складывается интересная картина: танкер с иранской нефтью проходит Гибралтарский пролив, который всеми без исключения рассматривается как международный с правом транзитного прохода, и заходит в пределы установленного Британией «территориального моря» Гибралтара, легитимность границ которого не признается Испанией, с целью пополнить запасы провизии и запасных частей. Здесь осуществляется его захват с помощью британского спецназа, и судно помещается под арест.

Получается, что захват танкера произошел в водах, которые Испания считает своими, но никто не посчитал нужным ее об этом уведомить и уж тем более запросить ее разрешения. Вялая реакция испанского правительства на этот инцидент, выразившаяся, с одной стороны, в недовольстве ситуацией, а с другой – в констатации приверженности европейским санкциям в отношении Сирии, фактически привела к ослаблению претензий Мадрида на данные акватории. Позиция Испании, заключающаяся в том, что в акватории Гибралтарского пролива есть только два прибрежных государства – Испания и Марокко, в ходе происшедшего стала существенно менее прочной и последовательной.

Рис. 5. Территориальные воды британского Гибралтара [Goldrick, 2018].

Что касается самого танкера, то, как и следовало ожидать, власти Гибралтара в итоге посчитали, что судно не нарушает ни местные, ни европейские законы и его задержание было некорректным и связанным исключительно с американскими санкциями против Ирана, в то время как европейский санкционный режим заметно отличается от американского. Несмотря на попытки США добиться ареста танкера и конфискации его груза, судно было переименовано в «Adrian Darya» и благополучно отгрузило нефть в одном из сирийских портов, хотя иранское руководство и обещало этого не делать.

ИРАНСКИЙ ОТВЕТ

Очевидно, что задержание Ираном танкера «Stena Impero», шедшего под британским флагом, а точнее под флагом подконтрольной Великобритании территории – острова Мэн, являлось прямой реакцией на арест властями Гибралтара «Grace-1».

Однако Тегеран настаивал на том, что причина для остановки «Stena Impero» была достаточно серьезной. По одной из версий, танкер был причастен к аварии рыболовного судна, хотя, какого и где, никто не уточнял.

По другой версии, команда танкера якобы пренебрегла установленными правилами прохода через Ормузский пролив и судно вошло в него навстречу выходившим из Персидского залива судам, т.е. могло с ними столкнуться. Кроме того, на танкере была отключена система позиционирования (AIS) [Allen, 2019].

В Ормузском проливе действительно введена Схема разделения движения судов (Traffic Separation Scheme, TSS), одобренная Международной морской организацией (International Maritime Organisation, IMO). Заход судов в Персидский залив осуществляется по северному коридору, а их выход в Оманский залив – через южный коридор. Ширина коридоров – около двух морских миль, и между ними находится зона «разделения» шириной от двух до трех морских миль. На рисунке 6 стрелками обозначены направления движения судов как по Ормузскому проливу, так и в Персидском и Оманском заливах.

Однако международные системы слежения за морским трафиком не подтверждают иранскую версию; кроме того, крайне маловероятно, что команда британского танкера была незнакома с TSS и решила пойти в «лобовую атаку» на другие суда. То есть иранские обвинения представляются абсурдными.

Но абсурдность – всего лишь полбеды. Дело в том, что Ормузский пролив в его самом узком месте полностью перекрыт территориальными морями Ирана и Омана. Однако расположение схем движения здесь такое, что полностью находится в пределах территориального моря Омана. Это означает, что КСИР захватил судно в водах, находящихся под суверенитетом Омана и затем уже отконвоировал его в иранские воды.

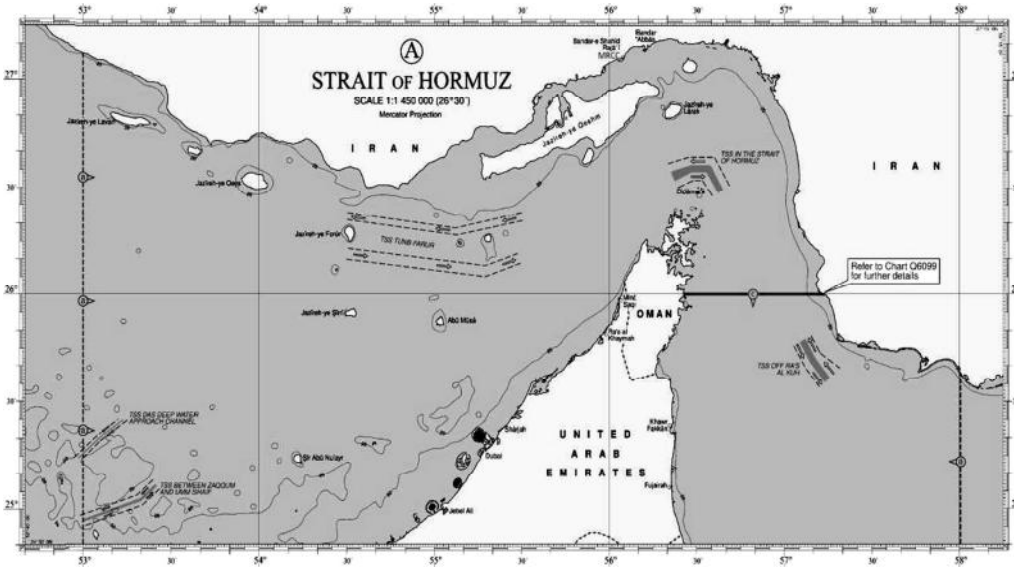

Рис. 6. Схемы движения судов в Ормузском проливе и Персидском/Оманском заливах [UK Admiralty…].

На рисунке 7 показано, что британский танкер двигался по Ормузскому проливу в строгом соответствии с TSS, с востока на запад (маршрут показан синей линией) через северный коридор (выделен фиолетовым), расположенный в пределах оманского территориального моря (выделено голубым цветом). На выходе из пролива он был остановлен иранцами, захвачен и отконвоирован в пределы иранского территориального моря.

С правовой точки зрения подобные действия возможны лишь в ситуации, если нарушение произошло в иранских водах и катера КСИР реализовывали бы конвенционное право «преследования по горячим следам» (ст. 111 Конвенции 1982 г.). Однако «преследование» должно прекратиться, как только судно войдет в территориальные воды своего или третьего государства (ст. 111 (3)). То есть иранские военные катера могли остановить, осмотреть и задержать британский танкер лишь по согласию с оманской стороной или если бы между двумя государствами существовало соответствующее двустороннее соглашение. Независимо от того, есть ли между Ираном и Оманом подобная договоренность, отсутствие оманской реакции на этот инцидент свидетельствует о том, что все произошло с молчаливого согласия Маската.

Как уже указывалось выше, в Ормузском проливе должно действовать конвенционное право транзитного прохода, которое в отличие от права мирного прохода является весьма либеральной нормой международного морского права. В данном случае важно,

что транзитный проход не может быть приостановлен (ст. 44 Конвенции 1982 г.), так как по своей сути это видоизмененное право свободы судоходства, но в отношении проливов. Хотя Конвенция 1982 г. накладывает определенные обязательства на суда во время транзита: следовать без промедления, воздерживаться от угрозы силой, соблюдать правила предупреждения столкновений и не допускать загрязнения акватории. Расположенные вдоль пролива страны могут принимать законы и правила, касающиеся транзитного прохода в части обеспечения безопасности судоходства, предотвращения загрязнений, запрета на отлов рыбы и т.д. Однако законы и правила не должны допускать дискриминации в отношении иностранных судов, а их применение не должно сводиться к нарушению или ущемлению права транзитного прохода (ст. 42 (2)).

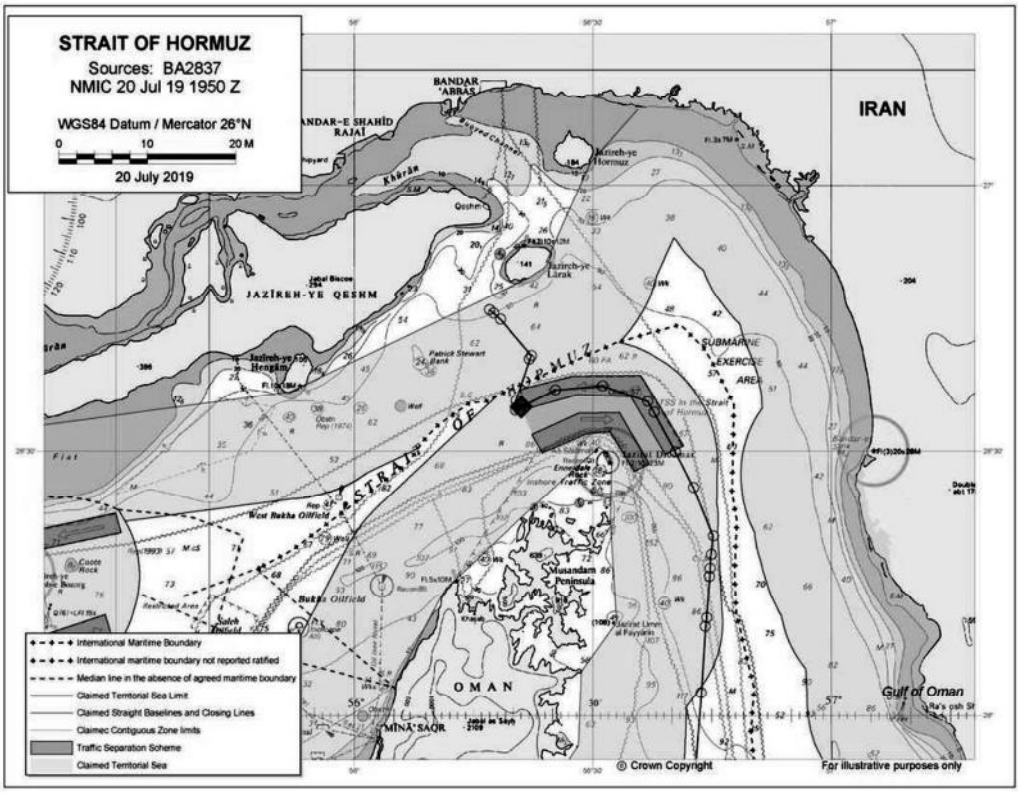

Рис. 7. Маршрут танкера «Stena Impero» через Ормузский пролив и место его захвата [UK Department…].

Поэтому задержание танкера без публичного предъявления веских доказательств его вины может рассматриваться как акт терроризма/вооруженного разбоя, осуществленного Ираном. Теоретически Великобритания могла бы подать иск в Международный трибунал по морскому праву (МТМП), который специализируется на решении вопросов, связанных с незаконным задержанием судов. Однако Иран – неполноценный участник Конвенции 1982 г.: он подписал, но не ратифицировал ее, поэтому предсказать его поведение совсем нетрудно – он попросту не признает юрисдикцию данного Трибунала.

Видимо, Иран будет и в дальнейшем прибегать к провокациям в проливе. Например, 7 августа 2019 г. американские и другие источники сообщили, что Тегеран создает поме-

хи работе спутниковой навигации GPS и радиосвязи в проливе, в том числе предоставляя ложную информацию [Iran is reportedly jamming ship…]. Предполагается, что технические средства, создающие помехи, расположены на иранском острове Абу-Муса (в центральной части Персидского залива, на входе в Ормузский пролив). Можно предположить, что Иран провоцирует суда и самолеты нарушать морские и воздушные границы страны с целью их задержания [*US Government*…, 2019].

ИРАНСКИЕ УГРОЗЫ

Иран неоднократно заявлял, что в ответ на экономический и военно-политический шантаж в его адрес он оставляет за собой право на ответные меры, в том числе на полное закрытие судоходства в Ормузском проливе. Ясно, что это будет крайний шаг, призванный обрушить нефтяной рынок, так как через пролив транспортируется около 40% общего объема морских перевозок нефти (ежедневно пролив проходит около 90 судов, перевозящих около 17 млн баррелей «черного золота»). Безусловно, блокирование судоходства повлечет за собой ответные меры, в том числе со стороны США, вплоть до военного конфликта. Пока Тегеран лишь пугает американцев, а также экспортеров и импортеров ближневосточной нефти своей решимостью пойти на такой шаг. Но главный вопрос состоит не в том, случится это или нет, а возможно ли на практике полное приостановление судоходства в проливе и каковы будут его международно-правовые последствия.

С одной стороны, зарубежные эксперты уже более 10 лет назад сошлись во мнении, что со времен «танкерной войны» 1980–1988 гг. Иран существенно повысил свой военно-морской потенциал и теперь обладает достаточно серьезным арсеналом средств для противостояния США и их союзникам в регионе [Talmadge, 2008]. Прежде всего, это быстроходные катера (около 1.5 тыс.) КСИР («москитный флот»), оснащенные в том числе противокорабельными ракетами; противокорабельные комплексы (около 20, радиус действия – 30–300 км), размещенные вдоль береговой линии, на островах и нефтяных платформах; надводные и подводные корабли ВМС с противокорабельными ракетами и торпедами (6 фрегатов, 3 корвета, несколько других кораблей рангом ниже, 3 дизельных подводных лодки (ПЛ) класса «Варшавянка) [ВМС США…, 2019].

Однако использование сил ВМС и КСИР для закрытия пролива – это фактическое объявление войны. Поэтому наиболее простой, дешевый и эффективный способ – использование мин. Поскольку Ормузский пролив достаточно узок (около 21 морской мили в самом узком месте), Иран способен «завалить» большую часть его судоходной акватории минными заграждениями. Вспомним, что в 1988 г. на мине подорвался американский эсминец «USS Samuel B. Roberts» (FFG-58); в 1991 г. то же самое случилось с «USS Princeton» (CG-59). Иранские минные запасы в 2012 г. оценивались примерно в 3–6 тыс. мин советского/российского, китайского, северокорейского и собственного производства [Truver, 2012]. Для установки мин Иран может использовать быстроходные катера, военные корабли, ПЛ и коммерческие суда, в том числе рыболовецкие.

Но не все так просто. Во-первых, современные танкеры, как правило, являются двухкорпусными, поэтому взрыв мины не создает для них угрозу затопления. Во-вторых, практика показывает, что судоходные компании быстро адаптируются к возникающим рискам и угрозам: даже во время «танкерной войны» поток нефтепродуктов из зоны Персидского залива лишь в самом начале упал на 25%, а потом стабилизировался на прежнем уровне. Более того, страны региона предприняли усилия для того, чтобы подстраховаться на случай закрытия Ормузского пролива: ОАЭ и Саудовская Аравия могут экспортировать свою продукцию по трубопроводам. Наконец, сам Иран частично зависит от поставок своей нефти через акваторию пролива. Ранее он экспортировал до 2.5 млн баррелей в сутки; в настоящее время, правда, общий объем не превышает 250–

500 тыс. в сутки – после того, как США отозвали исключение для Китая, Индии, Италии, Греции, Японии, Южной Кореи, Тайваня и Турции по введению санкций за покупку иранской нефти.

В-третьих, проблема разминирования акваторий Ормузского пролива и Персидского залива, по мнению американских экспертов, с технической точки зрения решаема за счет применения кораблей и вертолетов-тральщиков, а также роботизированного оборудования, хотя на это может потребоваться несколько недель или даже месяцев. По предварительным подсчетам, разминирование всего лишь 10% судоходной акватории позволит полностью восстановить судоходство, а чтобы достичь 80%, потребуется около месяца [Talmadge, 2008].

Для Ирана основная проблема заключается в том, что акватория Ормузского пролива находится под суверенитетом и юрисдикцией трех государств: Ирана, Омана и ОАЭ. Более того, самая узкая часть пролива, как уже упоминалось, полностью перекрыта территориальными морями Ирана и Омана. Суверенитет Ирана распространяется на его внутренние воды и территориальное море, за внешними границами которого он обладает лишь ресурсной юрисдикцией. Это означает, что установка минных заграждений в территориальных водах Омана или ОАЭ будет де-факто и де-юре означать нарушение их суверенитета и ст. 2 (4) Устава ООН, которая гласит: «Все Члены Организации Объединенных Наций воздерживаются в их международных отношениях от угрозы силой или ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, несовместимым с Целями Объединенных Наций» [*Устав ООН*].

Несмотря на то что в отличие от противопехотных морские мины не являются запрещенным видом оружия, в мирное время их размещение как в своем территориальном море, так и тем более в территориальном море другого государства является абсолютно несовместимым с нормами международного права [Kirchner, 2013]. Такое поведение, включающее фактическое блокирование морских портов государств Персидского залива, могло бы расцениваться как непосредственный акт агрессии в соответствии со ст. 3(c) Резолюции ГА ООН № 3314 от 14 декабря 1974 г. «Определение агрессии»:

«Любое из следующих действий, независимо от объявления войны, с учетом и в соответствии с положениями статьи 2, будет квалифицироваться в качестве акта агрессии:

c) блокада портов или берегов государства вооруженными силами другого государства…» [*Определение агрессии*, 1974].

Соответственно любые попытки Тегерана заминировать Ормузский пролив, включая установку минных заграждений в чужих акваториях – например Омана или ОАЭ – могут означать фактическое объявление войны не только этим, но и другим государствам Персидского залива, которые могут понести экономические издержки в результате прекращения навигации. Все заинтересованные страны могут посчитать себя вправе применить – в качестве самозащиты – вооруженную силу против Ирана.

Даже в военное время установка минных заграждений не должна мешать международному судоходству. Это положение, давно ставшее нормой международного обычного права, зафиксировано в старейшем документе – в ст. 3 Конвенции 1907 г. «Об установке автоматических контактных подводных мин»: «При установке на якорь автоматических контактных мин необходимо принимать все возможные меры предосторожности для обеспечения безопасности мирного судоходства. Воюющие стороны обязуются делать все возможное для обезвреживания этих мин в течение ограниченного периода времени и, если они перестанут находиться под наблюдением, уведомлять об этих опасных зонах, как только позволит военная необходимость, путем направления уведомления владельцам судов, которое также должно направляться правительствам по дипломатическим каналам» [*Convention (VIII)*…, 1907].

В невоенное время создание любых закрытых для судоходства зон, если только там не проводятся какие-либо военно-морские маневры или учения, как и установка мин, напрямую запрещены. И даже усиление санкционного режима в отношении Ирана не может рассматриваться им как законный повод перекрыть Ормузский пролив. Более того, сама угроза Тегерана ограничить судоходство в проливе может интерпретироваться как нарушение норм и положений международного права [Kirchner, 2019].

Таким образом, с учетом абсолютной незаконности такого поведения Иран должен действовать крайне осторожно и скрытно. Возникает вопрос: сколько мин может установить Иран, пока его действия не станут известны другим странам региона и мировому сообществу?

ВЫВОДЫ

События 2019 г. вынудили мировое сообщество всерьез обеспокоиться тем, что ситуация более чем 30-летней давности, а именно «танкерная война» в Персидском заливе, может повториться, причем в гораздо более жестком варианте, так как сегодняшний Иран более подготовлен к такого рода противостоянию, нежели десятилетия назад.

Судить о первых инцидентах – подрыве судов вблизи порта ОАЭ и в Оманском заливе – достаточно сложно, так как о них практически отсутствует какая-либо объективная информация, что, в свою очередь, свидетельствует о том, что это была спланированная провокация со стороны государств, первыми начавших выдвигать обвинения Ирану.

Что касается сбитого американского беспилотника, то большинство версий происшедшего не выдерживает критики. Представляется, что имел место сбор разведданных, осуществлявшийся ВМС США, в ходе которого американский БПЛА вторгся в иранское воздушное пространство, нарушив государственную границу. Соединенные Штаты, со своей стороны, традиционно полагают, что такого рода шпионская деятельность вполне допустима: главное – не быть пойманным. Иран, жестко отреагировав на происшедшее, проявил способность к ответу на американские провокации.

Задержание танкера с иранской нефтью в Гибралтарском проливе вновь высветило проблему легитимности применения санкций в отношении тех или иных стран, в данном случае Сирии. Однако наиболее пострадавшей в этой ситуации стороной стал не Иран, а Испания, позиция которой относительно того, что вокруг Гибралтара нет британских, а есть только испанские территориальные воды, в которых она может принимать решения в том числе и о задержании судов, оказалась в очередной раз полностью размыта. Стоила ли солидарность с европейскими санкциями такого правого «унижения» – вопрос открытый…

Иран поступил идентичным образом, задержав британский танкер в Ормузском проливе. В ответ британские власти назвали происшедшее «государственным пиратством». Действительно, это было похоже на пиратство, морской терроризм или вооруженный разбой на море, но не с точки зрения международного права.

Конвенция 1988 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, не использует термин «терроризм». Однако мировым сообществом признается, что преступления, перечисляемые в этом документе, являются актами международного терроризма. Среди них: захват судна силой или путем запугивания; осуществление насилия против лиц, находящихся на борту, если это угрожает безопасному плаванию; разрушение судна и повреждение груза и др. [*Конвенция о борьбе с незаконными актами*…]. Однако сфера применения данной Конвенции – исключительно воды за пределами внешних границ территориального моря. Кроме того, она не может быть применима ни к каким военным кораблям или же государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях.

То же самое касается и обвинений в пиратстве. Последнее, в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., не может быть осуществлено со стороны военного корабля,

если только его не захватили пираты; акт пиратства может быть совершен исключительно за пределами зон суверенитета прибрежного государства; а самое важное, что акт пиратства всегда осуществляется в личных целях, т.е. применение насилия в политических целях не может автоматически приравниваться к пиратству.

Соответственно, все эти действия, как с той, так и с другой стороны, могут рассматриваться как незаконное применение силы, фактически – как акты агрессии. Угрозы Ирана произвести в ответ на провокации минирование акватории Ормузского пролива уже само по себе является грубым нарушением норм международного обычного права и может привести к серьезным последствиям для Тегерана – вплоть до объявления войны государствами Персидского залива. США вообще готовы рассматривать любые угрозы, исходящие из Тегерана, как повод для возникновения вооруженного конфликта. Хотелось бы надеяться, что благоразумие возобладает с обеих сторон, провокации прекратятся, а споры будут решены мирным путем.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

ВМС США в военном конфликте с Ираном: текущая конфигурация и потенциал. 2019 [*U.S. Navy in Military Conflict with Iran: Current Configuration and Capability,* 2019 (in Russian)] https://eadaily.com/ru/news/2019/06/06/vms-ssha-v-voennom-konflikte-s-iranom-tekushchaya-konfiguraciya-i-potencial (accessed: 29.08.2019).

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства [*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation* (in Russian)]. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritme.shtml (accessed: 4.10.2019).

Конвенция о международной гражданской авиации [*Convention on International Civil Aviation* (in Russian)]. https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/chicago_conv.pdf (accessed: 14.08.2019).

Определение агрессии. 1974 [*Definition of Aggression* (in Russian)]. https://www.un.org/ru/ documents/decl_conv/conventions/aggression.shtml (accessed: 27.08.2019).

Тимофеев И. *Танкерный инцидент в Гибралтаре: неочевидная легитимность* [Timofeev I. *Tanker incident in Gibraltar: Unobvious legitimacy* (in Russian)]. https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/tankernyy-intsident-v-gibraltare-neochevidnaya-legitimnost/?sphrase_id=30505547 (accessed: 18.08.2019).

Устав ООН [*The UN Charter* (in Russian)]. https://www.un.org/ru/sections/un-charter/chapter-i/index.html (accessed: 27.08.2019).

Convention (VIII) relative to the Laying of Automatic Submarine Contact Mines. The Hague, 18 October 1907. https://ihl-databases.icrc.org/applic/ihl/ihl.nsf/Article.xsp?action=openDocument&documentId =EFD6BE24D9B45892C12563CD00516CDE (accessed 28.08.2019).

Cordesman A.H. *The Tanker War and The Lessons of Naval Conflict*. https://www.csis.org/ analysis/lessons-modern-war-volume-ii-iran-iraq-war-%E2%80%93-chapter-14-tanker-war-and-lessons-naval (accessed 10.09.2019).

Downed drone was some 34 km (21 miles) from Iran coast: US general. https://www.france24.com/en/20190620-downed-drone-was-34-km-21-miles-iran-coast-us-general (accessed 18.08.2019).

FAA prohibits US carriers from operating in Tehran FIR over Persian Gulf and Gulf of Oman. https://www.flightradar24.com/blog/faa-prohibits-us-carriers-from-operating-in-tehran-fir-over-persian-gulf-and-gulf-of-oman/ (accessed 18.08.2019).

Gálvez del Valle A. Maritime Zones around Gibraltar. *Spanish Yearbook of International Law*. 2017. Spain and the Law of the Sea: 20 Years under the Law of the Sea Convention. https://www.academia.edu/36311507/2017-MARITIME_ZONES_AROUND_GIBRALTAR (accessed 19.08.2019).

Goldrick J. Grey Zone Operations and Maritime Domain. *Australian Strategic Policy Institute Special Report*, October 2018. https://s3-ap-southeast-2.amazonaws.com/ad-aspi/2018-10/SR%20131%20Grey%20zone%20operations.pdf?V7EA5lJx4eMZPm7rr9snXkXq8Q46O.Wg (accessed 19.08.2019).

Ingberand R., Haque Adil Ahmad. *Iran's Shifting Views on Self-Defense and 'Intraterritorial' Force*. URL: https://www.justsecurity.org/64800/irans-shifting-views-on-self-defense-and-intraterritorial-force/ (accessed 15.08.2019).

Iran, Islamic Republic of. Summary of Claims. https://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/Iran2014.pdf (accessed 17.08.2019).

Iran: Straight Baseline Claim. https://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/IranChart.pdf (accessed 17.08.2019).

Iran is reportedly jamming ship GPS navigation systems to get them to wander into Iranian waters. URL: https://www.businessinsider.com/iran-is-jamming-ship-gps-navigation-systems-to-seize-them-2019-8 (accessed 27.08.2019).

Iran Says It Seized Foreign Tanker, Escalating Regional Tensions. https://www.nytimes.com/2019/07/18/world/middleeast/iran-oil-tanker.html?module=inline (accessed 05.08.2019).

Iran seizes vessel in Gulf for allegedly smuggling diesel. URL: https://www.theguardian.com/world/2019/sep/16/iran-seizes-vessel-in-gulf-for-allegedly-smuggling-diesel-fuel-reports (accessed 20.09.2019).

Iran Shoots Down U.S. Global Hawk Operating in International Airspace. URL: https://www.defense.gov/explore/story/Article/1882497/iran-shoots-down-us-global-hawk-operating-in-international-airspace/ (accessed 15.08.2019).

Iran tanker seizure: Radio exchanges reveal Iran-UK confrontation. URL: https://www.bbc.com/news/uk-49061675 (accessed 06.08.2019).

Iraqi oil tanker seized in Gulf for 'smuggling fuel to Arab countries'. URL: https://www.express.co.uk/news/world/1161860/Iran-news-strait-of-hormuz-gulf-iraqi-oil-tanker (accessed 06.08.2019).

Javad Z. Official Twitter Account, 22 June 2019. URL: https://twitter.com/JZarif/status/1142432319288090624?s=20 (accessed 15.08.2019).

Jonathan A. *Letter to the United Nations Security Council President about the Strait of Hormuz incident.* 20 July 2019. URL: https://www.gov.uk/government/publications/strait-of-hormuz-incident-uk-government-letter-to-un-security-council-president/letter-to-the-united-nations-security-council-president-about-the-strait-of-hormuz-incident (accessed 25.08.2019).

Kirchner S., Salinaitė B.M. The Iranian Threat to Close the Strait of Hormuz: a Violation of International Law? *Jurisprudence*. 2013, № 20 (2). Pp. 549–567. URL: https://www.mruni.eu/upload/iblock/532/JUR-13-20-2-10.pdf (accessed 27.08.2019).

Kraska J. Misunderstanding of International Aviation Law may be behind Iran's Shootdown of the U.S. Global Hawk Drone. URL: https://www.ejiltalk.org/misunderstanding-of-international-aviation-law-may-be-behind-irans-shootdown-of-the-u-s-global-hawk-drone/ (accessed 18.08.2019).

Letter dated 20 June 2019 from the Permanent Representative of the Islamic Republic of Iran to the United Nations addressed to the Secretary-General. UN Security Council S/2019/512. 20 June 2019. URL: https://undocs.org/en/S/2019/512 (accessed 18.08.2019).

Limits in the Seas. No. 114. Iran Maritime Claims. URL: https://2009-2017.state.gov/documents/ organization/58228.pdf (accessed 17.08.2019).

Maersk Tigris: Iran releases seized cargo ship. URL: https://www.bbc.com/news/world-middle-east-32621300 (accessed 9.10.2019).

Nevitt M. *The Missing Piece in US-Iran Drone Dispute: Navigational Freedoms and the Strait of Hormuz*. URL: https://www.justsecurity.org/64725/the-missing-piece-in-us-iran-drone-dispute-navigational-freedoms-and-the-strait-of-hormuz/ (accessed 15.08.2019).

O'Reilly G. Gibraltar: Sovereignty Disputes and Territorial Waters. *IBRU Boundary and Security Bulletin*, Spring 1999. URL: https://www.researchgate.net/publication/238724623_Gibraltar_Sovereignty_disputes_and_territorial_waters (accessed 19.08.2019).

Talmadge C. Closing Time. Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz. *International Security*, 2008. Vol. 33, No. 1. URL: https://www.belfercenter.org/sites/default/files/legacy/ files/S3301_pp082-117_Talmadge.pdf (accessed 27.08.2019).

Trump Says U.S. Shot Down Iranian Drone as Both Nations Dig In. URL: https://www.nytimes.com/2019/07/18/us/politics/iranian-drone-shot-down.html?action=click&module=inline&pgtype=Article (accessed 05.08.2019).

Truver S.C. *Iranian Mines in the Strait of Hormuz not 'Showstoppers'*. URL: https://news.usni.org/2012/07/17/iranian-mines-strait-hormuz-not-showstoppers (accessed 27.08.2019).

UK Admiralty Maritime Security Planning Chart Q6111. *Persian Gulf and Arabian Sea*. URL: https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6111_A4.pdf (accessed 25.08.2019).

UK Department of Transport. Official Twitter Account. *Strait of Hormuz Map*. 21 July 2019. URL: https://twitter.com/transportgovuk/status/1152935665069436929?s=20 (accessed 25.08.2019).

U.S. Carried Out Cyberattacks on Iran. URL: https://www.nytimes.com/2019/06/22/us/politics/us-iran-cyber-attacks.html (accessed 05.08.2019).

US government warns of Iranian threats to commercial shipping, including GPS interference. URL: https://edition.cnn.com/2019/08/07/politics/us-warns-of-iranian-threats-to-shipping/ (accessed 27.08.2019).

Walker G.K. *The Tanker War, 1980-1988.* URL: http://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1448&context=ils (accessed: 10.09.2019).

What happened in the Gulf of Oman on Thursday? A series of explosions on oil tankers in the Middle East has raised alarm as regional tensions escalate. URL: https://www.theguardian.com/world/2019/jun/13/a-visual-guide-to-the-gulf-tanker-attacks (accessed 18.07.2019).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT AUTHOR

ГУДЕВ Павел Андреевич – кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Института мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, Москва, Россия.

Pavel A. GUDEV, PhD (History), Leading Research Fellow, Institute of World Economy and International Relations, Moscow, Russia.