Скаридов А.С.

Морское право

Том I

Международное публичное морское право

ОГЛАВЛЕНИЕ

Принятые сокращения

Предисловие

Введение

Глава 1. Современная концепция морской безопасности и международное право

1.1. Безопасность морепользования

1.2. Морская доктрина Российской Федерации

Глава 2. Основы международного морского права

2.1. История возникновения морского права

2.2. Понятие, принципы и нормы морского права

2.3. Источники морского права

2.3.1. Договорные источники международного морского права

Глава 3. Пространственные пределы и правовой статус морских пространств и морского дна

3.1. Понятия «внутренние воды» и «территориальное море»

3.1.1. Границы территориального моря и методы установления исходных линий

3.1.2. Нормальные исходные линии

3.1.3. Прямые исходные линии

3.1.4. Максимальная протяженность отрезка прямой исходной линии

3.2. Порядок учета географических особенностей побережья в интересах проведения исходных линий

3.2.1. Извилистость и изрезанность побережья

3.2.2. Учет наличия в непосредственной близости от берега островов

3.2.3. Непостоянство береговой линии из-за наличия дельты или других природных условий

3.2.4. Осыхающие при отливе возвышения

3.2.5. Заливы

3.2.6. Исторические заливы

3.2.7. Особые экономические интересы

3.2.8. Устья рек

3.2.9. Порты и рейды

3.3. Правовой режим внутренних вод

3.4. Правовой режим территориального моря

3.4.1. Законодательная практика государств по вопросам установления пространственных пределов и правового режима территориального моря

3.4.2. Виды проходов судов (кораблей) через территориальное море иностранного государства

3.4.3. Юрисдикция прибрежного государства в отношении судов, совершающих мирный проход

3.5. Понятие и правовой режим прилежащих зон

3.6. Архипелажные воды

3.7. Исключительные экономические зоны

3.8. Обязанности государства по официальному опубликованию географических характеристик морских границ и иных данных, имеющих отношение к морскому законодательству

3.9. Правовой режим проливов и каналов, используемых для международного судоходства

3.9.1. Классификация проливов по правовым признакам

3.9.2. Транзитный проход

3.9.3. Мирный проход

3.9.4. Правовой режим «архипелажного прохода»

3.9.5. Проливы со специальным правовым режимом

3.9.6. Режим плавания в международных каналах

3.10. Правовой режим морского дна

3.10.1.Континентальный шельф

3.10.2.Международный район морского дна

3.11. Практика делимитации морских пространств и континентального шельфа

3.12. Открытое море

3.12.1.Свободы открытого моря

3.12.2.Статус судов и обязанности государства флага

3.13. Замкнутые и полузамкнутые моря

3.14. Государства, не имеющие выхода к морю

3.15. Правовой режим приполярных пространств

3.15.1.Арктика

3.15.2.Антарктика

3.15.3.Арктическое судоходство

Глава 4. Международно-правовой статус морских объектов

4.1. Международно-правовое содержание понятия «морское судно»

4.2. Международно-правовой статус морских судов

4.3. Международно-правовой статус искусственно сооруженных конструкций и оборудования, выставляемого в море и на морском дне

4.4. Правовой статус затонувших объектов

Глава 5. Международно-правовое регулирование деятельности на море и обеспечение безопасности

5.1. Общие вопросы обеспечения безопасности судоходства и иных форм эксплуатации морских пространств

5.1.1. Международно-правовые требования к конструкции и оборудованию судов

5.1.2. Международно-правовые основы организации обеспечения безопасности мореплавания

5.1.3. Требования по подготовке экипажей

5.1.4. Международные правила предотвращения столкновения судов в море

5.1.5. Установление систем разделения движения судов в районах интенсивного судоходства

5.1.6. Международные правила связи

5.1.7. Организация распространения предостерегающей информации

5.1.8. Навигационные предупреждения

5.1.9. Извещения мореплавателям

5.1.10.Системы передачи предостерегающей информации

5.1.11.Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности

5.2. Охрана судов и портовых средств

5.3. Международно-правовое обеспечение безопасности полетов над открытым морем

5.4. Деятельность международных организаций по обеспечению безопасности морепользования

5.4.1. Международная морская организация

5.4.2. Международная организация гражданской авиации

Глава 6. Морское экологическое право

6.1. Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право

6.2. Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды

6.3. Предотвращение загрязнения с судов

6.4. Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ

6.5. Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения

Глава 7. Биологическое разнообразие морской среды

Глава 8. Морские научные исследования

8.1. Правовые основы проведения морских научных исследований

8.2. Разработка и передача морской технологии

Глава 9. Российское морское законодательство

9.1 Правовой режим российских морских пространств и континентального шельфа

9.2 Обеспечение экологической безопасности в нормах российского права.

Глава 10. Преступления на море

10.1. Пиратство и вооруженный разбой против судов

10.2. Торговля людьми

10.3. Незаконный ввоз мигрантов

10.4. Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ

10.5. Несанкционированное вещание из открытого моря

10.6. Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода

Глава 11. Военно-морское право

11.1. Понятие военно-морского права

11.2. Международные договоры, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности

11.3. Право на применение силы

11.4. Правовое регулирование ведения военных операций на море

11.4.1. Зоны ведения военных действий

11.4.2. Правовой статус боевых средств и объектов нападения

11.4.3. Формы вооруженной борьбы на море

11.5. Правовое регулирование военно-морской деятельности в мирное время
11.5.1. Предотвращение инцидентов и опасной военно-морской деятельности
11.5.2. Военно-морские операции невоенного характера
11.5.3. Миротворческие операции

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

1. Нормативные правовые акты

Конституция РФ — Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с учетом поправок, внесенных законами Российской Федерации о поправках к Конституции Российской Федерации от 30 декабря 2008 г. №6-ФКЗ и от 30 декабря 2008 г. № 7-ФКЗ)

КМП-82 — Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.

Конвенция SOLAS — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.

МППСС-72 — Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г.

INMARSAT — Конвенция о международной организации морской спутниковой связи

MARPOL — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.

АПК РФ — Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ

ГК РФ — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ

КТМ РФ — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

УК РФ — Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ

2. Органы власти

МВД России — Министерство внутренних дел Российской Федерации

МИД России — Министерство иностранных дел Российской Федерации

Минобороны России — Министерство обороны Российской Федерации

Минтранс России — Министерство транспорта Российской Федерации

Росрыболовство — Федеральное агентство по рыболовству

ФСБ России — Федеральная служба безопасности Российской Федерации

3. Прочие сокращения

в. д. — восточная долгота

ВМС — военно-морские силы

ВМФ — военно-морской флот

ГДР — Германская Демократическая Республика

гл. — глава (-ы)

ГМССБ — Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (англ. — Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS))

долл. — доллар (-ы)

ЕС — Европейский союз

з. д. — западная долгота

ИЭЗ — исключительная экономическая зона

КНР — Китайская Народная Республика

КНДР — Корейская Народно-Демократическая Республика

МСС-65 — международный свод сигналов 1965 г.

МИД — министерство иностранных дел

млн — миллион

млрд — миллиард

НАТО — Организация Североатлантического договора

ООН — Организация Объединенных Наций

п. — пункт (-ы)

подп. — подпункт (-ы)

РСФСР — Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РФ — Российская Федерация

ОБСЕ — Организация безопасности и сотрудничества в Европе (до 1 января 1995 г. **СБСЕ** — Совещание по безопасности и сотрудничеству в Европе)

СНГ — Содружество Независимых Государств

СНК — Совет народных комиссаров

СССР — Союз Советских Социалистических Республик

США — Соединенные Штаты Америки

ст. — статья (-и)

с. ш. — северная широта

тыс. — тысяча (-и)

УКВ — ультракороткие волны

УК — Уголовный кодекс

ФРГ — Федеративная Республика Германия

ЦИК — Центральный исполнительный комитет

ЦИВ — цифровой избирательный вызов

ч. — часть (-и)

ЭВМ — электронная вычислительная машина

ЮНЕСКО — Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры

ЮНСИТРАЛ — Комиссия Организации Объединенных Наций по праву международной торговли

ЮНКТАД — Конференция Организации Объединенных Наций по международному торговому праву

ЯЭУ — ядерная энергетическая установка

FAO — Продовольственная и сельскохозяйственная организация Организации Объединенных Наций (англ. — Food and Agriculture Organization)

IAEA — Международное агентство по атомной энергии (англ. — International Atomic Energy Agency)

ICAO — Международная организация гражданской авиации (англ. — International Civil Aviation Organization)

IHO — Международная гидрографическая организация (англ. — International Hydrographic Organization)

ILO — Международная организация труда (англ. — International Labor Organization)

IMCO — Межправительственная морская консультативная организация

IMO — Международная морская организация (англ. — International Maritime Organization)

UNEP — Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (англ. — United Nations Environment

Programme)

ПРЕДИСЛОВИЕ К ТРЕТЬЕМУ ИЗДАНИЮ

Впервые книга была издана в 2005 г. и несмотря на последующие переиздания, 12 лет довольно существенный срок, объективно требующий внесения изменений в описание такой динамично развивающейся отрасли юридической науки как «Морское право».

Морская индустрия продолжает развиваться. В морском судоходстве задействовано около 50 000 коммерческих судов, зарегистрированных в более чем 150 странах; только морская транспортная составляющая дает работу более чем миллиону моряков. В последние годы к тысячам нефтяных платформ добавляются те, которые устанавливаются на арктическом шельфе, на невиданной ранее глубине прокладываются подводные кабели и трубопроводы, создаются плавающие электростанции с ядерной энергетической установкой. Создавая все новые технические средства и используя их в море государства, вместе с тем, активно обсуждают и принимают все новые нормы, могущие демпфировать потенциальную опасность их использования в морской среде.

Значение моря, как источника биоресурсов стремительно также возрастает. Еще недавно мы не задавали вопросов о происхождения рыбы на полках магазинов – выращена она в диких условиях или нет…, мы стали разборчивее и гораздо образованнее в том, что касается зависимости качества жизни от доступности биологической кладовой океана. Но морской промысел растет, в нем участвуют более четырех миллионов коммерческих рыболовных судов. Для жителей некоторых стран это не только основная пища, но чуть ли ни единственный заработок. Морское право наиболее эффективный способ предотвратить и сохранить биоразнообразие и в этой части, его нормативная база постоянно расширяется как на национальном, так и международном уровнях.

Более 4000 военных кораблей и вспомогательных судов 165 стран также используют морские пространства. События в Сирии и Восточном Средиземноморье, изменение территориального титула Крыма и Абхазии, необходимость защиты интересов приакртических стран в связи с потенциальным ростом судоходств в Арктике, привели к росту активности военно-морских флотов, что объективно должно «освежить» соглашения, которые начиная с 70-х гг прошлого столетия «работали» для предотвращения инцидентов и опасной военной деятельности.

Развитие круизного флота привело к тому, что сегодня это многомиллиардный бизнес со средним годовым ростом более чем 8,5% в год. Здесь задействовано несколько сотен крупных круизных судов, тысячи пассажирских судов прибрежного плавания (только в США используется более 45 000 пассажирских судов), а также маломерных рекреационных плавательных средств и яхт, деятельность которых нуждается в правовом обеспечении.

Как и прежнее издание, учебник нацелен на восполнение существующего пробела в обороте издаваемого юридического материала, связанного с рассмотрением проблем морского права и повышение уровня знаний и их внедрение в практику нормотворческой и повседневной деятельности всех пользователей морских пространств.

Данная книга содержит уточнения, поправки и анализ дополнительных источников, принятых после последнего издания.

Как и ранее, при ее написании использовались оригинальные материалы, издаваемые международными органами и международными организациями, российские и зарубежные нормативные источники, имеющие отношение к морской проблематике, а также информационные ресурсы Интернета.

Переизданию предшествовали научные исследования, проводимые автором как самостоятельно, так и в соавторстве в российских и зарубежных учебных и исследовательских центрах.

Автор выражает глубокую благодарность Т. Мордвиновой за оказание помощи при подготовке книги к новому изданию и К. Алексееву — за редактирование, существенно улучшившее текст.

ВВЕДЕНИЕ

Море издревле привлекало человечество своей потрясающей красотой, равно как и пугало разрушительной мощью. Океан был одновременно мостом, связующим народы, и полем боя. Для одних он служил чуть ли не единственным источником биологических ресурсов, для других — таинственной средой непознанного, для третьих — стихией, преодоление необузданности которой сулило новые географические титулы и мировое могущество.

Однако какой бы ни была картина морского пейзажа сегодня, она явно не выглядит безмятежной. Долгие годы человечество эксплуатировало океанские пространства, лишь недавно осознав, что это истощаемый ресурс, которому угрожает множество связанных с человеческой деятельностью факторов, среди которых проблемы загрязнения Мирового океана, сокращение его биоресурсов, вызванное крупными изменениями в индустрии и экономике судоходства чрезмерное давление на него как на транспортную среду. Развитие морской техники и активное проведение морских научных исследований привело к тому, что доступными становятся ресурсы континентального шельфа и водных глубин удаленных районов, однако и это, наряду с традиционными проблемами экологического характера, порождает массу сложностей, включая проблемы легализации доступа к минеральным ресурсам и делимитации морского дна с прилежащими или противолежащими странами.

Наряду с вышеназванными факторами, негативно влияющими на морепользование, океан продолжает оставаться средой, где осуществляется противоправная деятельность, включающая хищническое разграбление биологических ресурсов, пиратство и вооруженный разбой, которые обходятся судовладельцам миллионными потерями.

Для урегулирования проблем, возникающих в связи с эксплуатацией морских пространств, принято большое количество международных договоров и соглашений. Среди них, как и прежде, существенное значение отводится Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.,[1] которая продолжает действовать с учетом Соглашения об осуществлении части XI КМП-82 1994 г.,[2] и Соглашения по осуществлению положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г., подписанное в Нью-Йорке 4 декабря 1995 г.

Наряду с упомянутой выше Конвенцией, на всемирном и региональном уровнях насчитывается порядка 470 договоров, регулирующих различные аспекты деятельности человека на море.

С одной стороны, это достаточно внушительный нормативный массив, регламентирующий значительную область международных отношений, складывающихся в области морепользования. С другой — такое значительное количество нормативных положений нуждается во взаимосвязанной системе их практической реализации. По мнению Генерального секретаря ООН, «необходимо перестроить архитектуру распоряжения Мировым океаном, становящуюся невнятной и крайне замысловатой. Недостаточный обмен знаниями между национальными администрациями препятствует упорядоченному принятию необходимых законодательных и практических мер по осуществлению международных договоров, а также выполнению на организационном уровне необходимых последующих действий по их выполнению и обеспечению их соблюдения»[3].

Принятие КМП-82, хотя и не разрешило разом все делимитационные проблемы на море, существенно упорядочило деятельность государств по установлению морских границ и различных «морских зон». Вместе с тем следует отметить, что делимитация морских границ, несомненно, стала важным элементом практики государств в современном морском праве. За последние несколько лет были приняты соглашения, разрешающие годами существовавшие ранее противоречия по делимитации морских границ.

---

[1] Далее – КМП-82.
[2] Вступило в силу 28 июля 1996 г.
[3] См.: A/56/58 UN 9 March 2001.

Положительным следует признать и то обстоятельство, что многие государства после вступления в силу КМП-82 стали приводить свои национальные законы в соответствие с ее положениями, что, несомненно, ведет к унификации морского законодательства.

Существенно дополняют современные нормы морского права и документы, проекты которых разрабатываются международными организациями и прежде всего такими, как IMO и ILO.

Среди международных организаций, под эгидой которых разрабатываются и принимаются международные стандарты по морепользованию, следует назвать также FAO, уделяющую значительное внимание нормотворчеству в области рыболовства, и IAEA, которое компетентно в области организации перевозок высокорадиоактивных грузов, в частности в том, что касается их упаковки, обработки, хранения и получения. Следует отметить и то, что правила безопасной перевозки радиоактивных материалов IAEA применяются ко всем транспортным операциям, в том числе и морским.

Нормативный массив морского права дополняется также документами, издаваемыми IHO, которая в интересах обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды публикует данные, полученные в результате гидрографической съемки и используемые при корректуре морских (электронных и бумажных) и составлении батиметрических карт, а также в иных продуктах.

В связи с уязвимостью всех судов от экстремальных метеорологических и океанических условий, а также исходя из значения для судоходства точных и своевременных метеорологических предупреждений и прогнозов как части обеспечения безопасности на море, нельзя не отметить роль Всемирной метеорологической организации (англ. — World Meteorological Organization, WMO). Метеорологические и океанографические наблюдения, производимые в море судами и передаваемые на берег в реальном масштабе времени, являются неотъемлемым компонентом общей системы безопасности на море.

Вопросы, затрагиваемые ООН, а также Межправительственной океанографической комиссии ЮНЕСКО (МОК-ЮНЕСКО) направлены на получение новых знаний о природе и ресурсах океана и прибрежных зон, с тем чтобы использовать эти знания для повышения качества управления океаном, содействия устойчивому развитию, защите морской среды и принятию обоснованных решений. Кроме этого, в центре рассмотрения разработка и передача морской технологии, координация и сотрудничество в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море, незаконного рыбного промысла и проблема деградации морской среды в результате загрязнения как из наземных источников, так и с судов. Приоритеты в этой области явно за региональным сотрудничеством, при этом защищаются конкретные морские районы, обитающие в нем виды и экосистемы (регулируются сезоны и районы рыбного промысла или, с одобрения IMO, осуществляется обеспечение охраны района от судоходства), в некоторых случаях такие районы наделяются вполне определенным правовым статусом (например, «особый район», «особо уязвимый морской район» или «заповедный район») с целью сохранения биологического многообразия и продуктивности морских видов животных, растений и их мест обитания. Создано более десятка региональных организаций по управлению рыбными ресурсами, подписано около сотни договоров, регулирующих вопросы рыбопромысловой деятельности, и более 100 соглашений, добавлений и протоколов к ним по вопросам предотвращения загрязнения отдельных морских районов.

Россия никогда не находилась в стороне от проблем морепользования, и, хотя некоторые зарубежные и отечественные авторы относят ее к государству с «континентальными» интересами, море всегда занимало в российской политике достойное морской державе место.

Со времени подписания КМП-82 минуло 35 лет. Нормативная база морского права пополнилась новыми положениями, появились специальные соглашения, отягощенные сложными техническими регламентами. Научная доктрина все увереннее оперирует нормами «мягкого права» (англ. — Soft law) и расширяется практика неукоснительности соблюдения принимаемых в его рамках рекомендаций и стандартов. На фоне этого продолжается деятельность по внедрению, подготовке и согласованию новых международных установочных механизмов: программ, планов действий, кодексов поведения. Появление

этой сложной паутины из обязательных и факультативных документов требует комплексного исследования как публичных, так и частноправовых норм международного права, регламентирующих морепользование.

С развитием мирового судоходства юридически обязательными становятся многие международные правила, преимущественно технического и организационно-технического характера, связанные с обеспечением безопасности мореплавания, предотвращением загрязнения моря нефтью, развитием систем сигнализации, облегчением портовых и других формальностей и т.д. Этим правилам придается форма административно-правовых норм с тем, чтобы обеспечить их обязательное соблюдение всеми государствами, организациями и гражданами, участвующими в международном судоходстве. Подобного рода правила содержатся в специальных конвенциях, выполнение которых обеспечивается государствами — участниками конвенций через создаваемые ими специальные административные (надзорные) органы.

Таким образом, из достаточно элитной области знаний, долгие годы практикуемой, в основном, моряками, работниками МИД и университетской профессурой, морское право становится рутинным источником регламентации повседневной деятельности значительного количества административно-технического персонала: от проектировщиков и изготовителей морских судов и оборудования до археологов, геоморфологов, рыбаков, представителей органов, осуществляющих надзор за соблюдением указанных выше правил в портах и на военно-морских базах, и т.д. Кроме того, осуществляемая в Мировом океане деятельность чаще всего связана с производственными процессами и имеет целью достижение определенных материальных результатов: доставку морским путем грузов, добычу рыбных, животных или растительных продуктов моря, извлечение с морского дна или из его недр полезных ископаемых и т.д. При осуществлении такого рода деятельности между ее участниками, а также между последними и другими лицами возникают отношения имущественного характера, в которых участвуют граждане и организации разных государств. В таких случаях регулирование возникающих между ними отношений юридическими нормами какого-либо одного государства оказывается затруднительным, а иногда и невозможным, особенно если в основе этих отношений лежат факты или события, имевшие место в открытом море.

Недостаточный обмен знаниями и иногда замысловатость норм национального и международного права, особенно в регулировании частноправовых отношений, препятствует пользователям морских пространств, национальным исполнительным и законодательным органам принимать своевременные практические меры по реализации международных договоров.

Все вышеизложенное свидетельствует о необходимости открытого, ясного и научно обоснованного изложения содержания правовых норм, регулирующих «морские отношения», которые с каждым годом усложняются.

ГЛАВА 1. СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** основные положения Морской доктрины РФ;

— **уметь** оценивать практику деятельности государств по использованию морских пространств;

— **владеть** умением анализировать нормативные правовые акты, направленные на обеспечение морской безопасности.

1.1. Безопасность морепользования

Международно-правовой подход к понятию «безопасность» в смысле безопасности государств предполагает не только установочные оценки в отношении таких политико-социальных категорий, как интересы безопасности, меры доверия, система международных отношений, но и историко-логическую привязку этих категорий к складывающимся международным

отношениям.

Отмечая сложность политико-правовой детерминации рассматриваемой категории, тем не менее без ясного определения межгосударственной безопасности, да еще применительно к конкретной среде, все последующие умозаключения могут показаться недостаточно связанными с логикой предлагаемых мер, направленных на создание модели морской безопасности. В этой связи, применительно к настоящей работе, мы попробуем сформулировать наше понимание морской составляющей международной безопасности. Для начала же приходится констатировать отсутствие более или менее точного энциклопедического толкования этого понятия. Некоторые источники, избегая точных формулировок, лишь указывают на пути ее достижения, другие под безопасностью понимают «условия, обеспечивающие…», третьи для объяснения этого понятия в качестве ключевых используют словосочетания «качество, обеспечивающее минимизацию риска…»; «способность осуществлять какую-то деятельность без угрозы…» или даже «особое искусство». Нельзя не упомянуть в этой связи и блестящее, на наш взгляд, определение, сделанное В. Далем, понимающим под безопасностью отсутствие какой бы то ни было опасности.

Политико-правовое содержание рассматриваемого понятия имеет довольно обширный смысл: от всеобщей международной до гуманитарной безопасности личности.

Обобщая дискуссии, предпринимаемые специалистами ООН, а также специализированных учреждений этой организации, таких, например, как ICAO и IMO, можно констатировать, что в термине «безопасность» принято «скрывать», как минимум, два различных по своей природе значения. С одной стороны, речь идет о безопасности в смысле технической надежности объектов, деятельность которых осуществляется или обеспечивается в морских или воздушных пространствах и в этом случае стандарты и регламенты ICAO, а также документы IMO оперируют английским «Safety». С другой — подразумевается политико-правовая составляющая исследуемого понятия, в связи с чем применяется английское «Security». Таким образом, в упрощенном виде можно говорить о техническом аспекте морской безопасности, в основе которой лежат объективные закономерности естественных наук, и организационно-правовом, базирующемся на политической воле, в большей или меньшей степени зафиксированной в международно-правовых договоренностях.

Применительно к настоящей главе нас интересует вторая составляющая проблемы, видовое отличие которой мы и попытаемся определить для дальнейших умозаключений.

Итак, почему мы выделяем морскую безопасность и в чем ее видовое отличие от опасностей, подстерегающих государства в строительстве международных отношений? Море и воздух — две среды, одинаково близкие и столь же враждебные человеку, — издревле притягивали его своей красотой, могуществом, возможностью получения энергии, осуществления товарообмена, культурной и иной интеграции. Однако у морской среды есть и еще одно своеобразие — она уникальна с точки зрения обеспечения скрытого использования вооруженных сил. Это естественный, добротно сшитый природой «маскировочный халат», позволяющий задолго до начала военных действий развернуть в оперативно важных районах подводные лодки и иные подводные средства с высокой готовностью их использования в начале войны. Никакая другая природная среда таким свойством не обладает.

В дополнение к сказанному следует добавить и то обстоятельство, что правовой режим морских пространств позволяет военным кораблям практически вплотную приблизиться к территории иностранного государства, не имея при этом с последним общей сухопутной границы, а значит, и реального приграничного противостояния вооруженных сил.

Другим объективным обстоятельством, выделяющим морскую безопасность в самостоятельный элемент международной или всеобщей безопасности, является вполне реальная оснащенность корабельного состава военно-морских сил многих государств, в том числе пограничных с Россией, арсеналом самых разнообразных и высокоточных ракетных вооружений. К тому же в настоящее время военно-морские силы — это единственный элемент военных сил, все еще не охваченный процессом контроля над вооружениями.

Итак, выбор морской составляющей международной безопасности далеко не случаен. Вместе с тем можно признать и

то, что любое исследование проблем безопасности, как уже отмечалось выше, наталкивается на отсутствие однозначных суждений по поводу понимания этого термина.

Можно соглашаться с мнениями некоторых ученых, считающих, что попытка детерминировать упомянутое понятие заранее обречена на неудачу, так как невозможно предвидеть и учесть все элементы структуры или процессы, гарантирующие безопасность во всех возможных ситуациях. Однако, не принимая эти суждения за бесспорные, мы все же попытаемся дать такое определение, учитывая ту взыскательность, на которую может претендовать данная работа.

Предпринятый в рамках данной книги анализ источников публичного международного права, стандартов, регламентов и рекомендаций ICAO, документов IMO и некоторых других международных организаций, а также существующей практики организации военного и коммерческого мореплавания и полетов над морем, некоторых национальных и доктринальных источников, позволяет сформулировать понятие «морская безопасность» как состояние национального благополучия, при котором обороноспособность страны обеспечивает национальное выживание в случае войны, а уровень риска морского происшествия или инцидента в мирное время не допускает нанесения глобального или значительного ущерба человеческой жизни, природной среде и государственному суверенитету.

К глобальным опасностям можно отнести экологическую катастрофу, которая может быть вызвана применением ядерного оружия и грозить разрушением среды обитания человека; экономический кризис, не позволяющий сосредоточением всего потенциала демпфировать разрушение среды обитания; потеря людского потенциала до уровня, не дающего возможность рекреации цивилизации.

Что же, кроме буйства стихии, может угрожать человечеству со стороны моря? В философском смысле причинами возникновения опасных положений в связи с использованием Мирового океана могут быть любые ситуации, которые приведут к серьезному столкновению интересов государств. Все подобные причины предвидеть невозможно. Однако вполне посильной представляется задача выявления опасностей, обладающих единым групповым признаком. В обобщенном виде опасность могут содержать:

а) политические приоритеты государств, а точнее — их непримиримость;

б) наличие материального потенциала реализации политической воли, включая вооруженные силы, применение которых может привести к глобальному ущербу;

в) проблемы неурегулированности территориальных споров;

г) несанкционированное применение силы;

д) неправильная оценка намерений.

Материальный аспект морских опасностей заключается и в наличии значительного военно-морского потенциала для осуществления внезапного нападения (т.е. возможности скрытного развертывания стратегических ядерных сил) или начала крупномасштабных наступательных действий. Кроме того, среди нового и старого окружения России достаточно государств, имеющих ВМС, способные проводить операции по борьбе на коммуникациях и по противодействию российской народно-хозяйственной деятельности в прибрежных и отдаленных от России морских районах.

По классификации ООН, озвученной в докладе Генерального секретаря ООН на 40-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН[4], ВМС делятся на три категории: «глобального» (силы, способные действовать в большинстве океанов земного шара на постоянной основе), «дальнего» (силы, которые обычно дислоцируются в водах соответствующего государства, но способны вести ограниченные боевые действия вдали от своих баз) и «прибрежного» (силы, которые почти исключительно дислоцированы в водах, непосредственно прилегающих к территории своего государства) действия. К первой относятся флоты США и России, ко второй — Великобритании, Италии, Канады, Китая, Франции и Японии, к третьей — Австралии, Германии, Греции, Дании, Индии, Испании, Норвегии, Новой Зеландии, Республики Корея, Турции, Швеции и Украины.

[4] См.: Doc A/40/535, 17 Sept. 1985. P. 28.

Нет нужды особо убеждать в том, что безопасная реализация военно-морской мощи в мирное время в значительной степени зависит от международно-правовых условий, складывающихся, в том числе, и в примыкающих к российскому побережью акваториях.

Отмечая тот факт, что большинство морских держав участвуют в действующих универсальных международных договорах по различным аспектам деятельности на море, следует вместе с тем отметить затянувшееся неучастие некоторых стран в обязательствах по КМП-82, а также стремление прибрежных государств регулировать в своих водах больший объем видов деятельности, нежели установлен международным правом.

К перечисленным факторам следует также добавить неурегулированность целого ряда делимитационных проблем, неконтролируемую рыбопромысловую деятельность и загрязнения, вызываемые разработкой ресурсов Мирового океана, морское пиратство и терроризм.

Анализ опасностей, грозящих международному благополучию со стороны моря, мог бы быть продолжен, но ограниченность объема настоящего учебника позволяет ограничиться лишь следующими выводами.

1. В прибрежных и отдаленных по отношению к России морских пространствах сплетаются интересы ядерных и экономически могущественных государств, которые, однако, сегодня не находятся в прямом противоречии. Вместе с тем прогностические оценки позволяют судить о том, что в ближайшие годы в некоторых районах Мирового океана может развернуться непримиримая борьба за обладание континентальным шельфом и ресурсами экономических зон (например, в Арктике).

2. Кроме тяготения к НАТО приграничные с Россией страны стремятся к развитию двусторонних отношений, в том числе и в области обороны. Наиболее критически могут быть оценены обязательства по соглашениям, обеспечивающим заблаговременное развертывание и базирование американских ВМС вблизи европейского и дальневосточного побережья РФ, а также военно-политические альянсы черноморских и прибалтийских государств.

3. Наиболее значительная угроза для безопасности страны заключена в политических амбициях прибрежных государств. Этот тривиальный, по сути, вывод имеет морскую особенность, заключающуюся в том, что применительно к использованию ВМС угрожающий период почти наверняка будет связан с предварительным развертыванием сил союзников в районах предстоящих боевых действий, а это само по себе опасно вовлечением в конфликт других стран, которые могут быть озабочены защитой своих интересов (например, защитой судоходства) в потенциально опасных районах.[5]

Следует констатировать, что происшедшие в 90-е годы прошлого столетия благоприятные изменения в общеполитической ситуации в мире сдвинули с мертвой точки, но не привели к окончательному урегулированию застарелые международные проблемы и не погасили очаги напряженности. Скорее наоборот, недавние события в Северной Африке и на Ближнем Востоке проявили недостаточную приспособленность международной системы безопасности к демпфированию кризисных ситуаций.

1.2. Морская доктрина Российской Федерации

Одним из первых авторов, положивших начало формированию российской морской доктрины, следует назвать Петра Великого. Его наброски Морского устава, принятого в 1720 г., так или иначе были сделаны на основании изучения и осмысления складывающихся норм обычного права, применяемого на море, как в условиях войны, так и в повседневной жизни флота. В последующем усилия Петра I организовать самоуправление купечества, предоставляя ему право собственного суда, послужили предтечей формированию торгового, в том числе морского коммерческого, права. В Петровскую эпоху взгляды России на морское право (в тот период, по-видимому, точнее было говорить «международные отношения со странами Европы») выра-

[5] Следует заметить, что несмотря на то, что эти выводы были сделаны и в предыдущем издании, - они полностью сохранили свою актуальность, а события в Сирии ясно обозначили необходимость возвращению к предварительному развертыванию сил ВМФ РФ в удаленных районах Мирового океана, что в свою очередь вызовет потребность в правовом обеспечении деятельности сил и применения средств флота.

жались в основном в царской переписке с европейскими дворами и в указах, коими Петр приводил в действие военно-морской флот. Война со Швецией и мирный договор, заключенный 30 августа 1721 г., последующее противостояние английскому флоту, развернутому на Балтике, нуждались в политико-правовых усилиях, закрепляющих в договорной форме завоевания русского оружия.

Морская доктрина в послепетровский период формировалась под влиянием необходимости правового обоснования расширения российского присутствия на Черном и Балтийском морях и осуществления мер по обеспечению «вооруженного нейтралитета» в Иберийской Атлантике, провозглашенного Екатериной Великой в ответ на английские притязания на северо-восточную Атлантику (1780). Военно-политические усилия государства, в том числе и на море, в XVIII—XIX вв., особенно на восточном и южном направлениях, сводилась к укреплению и правовому оформлению российского титула на земли, включенные в состав Российской империи.

Автору не удалось отыскать какие-либо открытые публикации советского периода, где бы государство официально излагало свое отношение к национальным интересам в области морепользования. Ялтинская и Потсдамская конференции определили послевоенный рисунок государственных границ, а «фултонская» речь У. Черчилля надолго сковала границы Советского Союза молчанием и секретностью, и если у страны и были официально установленные цели морской деятельности, то их источники нам неведомы.

К новеллам государственного управления можно отнести принятие и публичное опубликование утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 г. современной Морской доктрины РФ на период до 2020 г., официальное декларирование которой вполне объяснимо и обусловлено значимостью морской деятельности для благополучия и безопасности страны, пространственными и геофизическими особенностями (наличие выхода в три океана, протяженность морских границ), местом и ролью России в глобальных и региональных международных отношениях, огромным вкладом в изучение Мирового океана, развитие морского судоходства, многими великими открытиями, сделанными ее мореплавателями и путешественниками.

Современная Морская доктрина РФ заявлена как основополагающий документ, определяющий национальную политику страны в области морской деятельности, под которой понимается деятельность Российской Федерации в области изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства. В Морской доктрине формулируются национальные интересы России в Мировом океане, сделана попытка раскрыть сущность политики государства на море, ее принципы, цели и задачи с учетом особенностей региональных направлений.

Совокупность сил и средств государства и возможностей их использования для реализации национальной морской политики определены Морской доктриной РФ как «морской потенциал Российской Федерации», основой которого являются ВМФ, органы морской пограничной охраны, гражданский морской флот, а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие, морскую хозяйственную и военно-морскую деятельность государства.

Национальная морская политика состоит в определении государством и обществом целей, задач, направлений и способов достижения национальных интересов России на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в ИЭС, на континентальном шельфе и в открытом море.

Субъектами национальной морской политики выступают государство и общество. Государство осуществляет национальную морскую политику через органы государственной власти. Общество участвует в формировании и реализации национальной морской политики через представительные органы, органы местного самоуправления и общественные объединения, действующие на основе Конституции РФ и российского законодательства.

В Морской доктрине РФ излагается сущность национальной морской политики, ее цели, принципы и задачи, содержание и реализация.

Российские национальные интересы в Мировом океане определены как совокупность сбалансированных интересов

личности, общества и государства в сфере морской деятельности, реализуемых на основе морского потенциала государства.

Цели российской национальной морской политики заключаются в реализации и защите интересов государства в Мировом океане и укреплении позиции страны среди ведущих морских держав.

Задачи национальной морской политики страны имеют краткосрочный и долгосрочный характер. **Краткосрочные задачи** определяются в зависимости от складывающихся геополитических условий и военно-политической обстановки в мире; социально-экономической ситуации в стране; экономической конъюнктуры на мировых рынках морских транспортных услуг, морепродуктов, углеводородных и других ресурсов, добываемых со дна морей и в их недрах; достижений научно-технического прогресса; эффективности морской деятельности. **Долгосрочные задачи** составляют содержание национальной морской политики на функциональных и региональных направлениях.

Функциональные направления национальной морской политики — это сферы морской деятельности в соответствии с их функциональным предназначением, такие как деятельность государства и общества в области морских перевозок, освоения и сохранения ресурсов и пространств Мирового океана, морской и военно-морской науки, а также в других областях морской деятельности.

Основными целями Концепции судоходной политики РФ являются поддержание флота и прибрежно-портовой инфраструктуры на уровне, гарантирующем экономическую независимость и национальную безопасность государства, сокращение транспортных издержек, увеличение объемов внешнеторговых и транзитных перевозок через территорию страны.

Освоение ресурсов Мирового океана является обязательным и необходимым условием сохранения и расширения сырьевой базы страны, обеспечения ее экономической и продовольственной независимости. Предусматривается два направления освоения ресурсов: морское промышленное рыболовство и разработка минеральных и энергетических ресурсов. Что касается рыболовства, Россия предполагает оставаться среди ведущих рыбопромышленных государств мира. Рыбное хозяйство играет значительную роль в продовольственном комплексе страны и является одним из источников занятости населения в большинстве приморских регионов. В ближайшей перспективе основную часть рыбного сырья будут составлять биологические ресурсы ИЭЗ РФ.

Реализация и защита национальных интересов России в области морской деятельности обеспечиваются достижениями отечественной морской науки, фундаментальными и прикладными исследованиями и разработками, связанными с морской деятельностью в Мировом океане. Долгосрочными задачами на данном направлении являются сохранение и развитие научного комплекса, обеспечивающего строительство российского флота, исследования морской среды, ресурсов и пространств Мирового океана, развитие научно-исследовательского и лоцмейстерского флотов, обеспечение создания морских навигационных, геофизических, рыбопромысловых и других специальных карт и руководств для плавания в любых районах Мирового океана, создание федерального фонда морской картографии и банка морских карт в электронно-цифровом виде, восстановление базы производства отечественных океанографических и гидрометеорологических приборов.

Военно-морская деятельность России определена как деятельность государства по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах обороны и безопасности страны с участием ВМФ и Морской охраны Пограничной службы РФ.

Военно-морская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности России в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов. Решение задач парирования угроз и гарантированного обеспечения национальных интересов и безопасности России и ее союзников в Мировом океане базируется на поддержании достаточного военно-морского потенциала.

Национальная морская политика строится с учетом особенностей отдельных регионов России и мира, под которыми понимается совокупность наиболее значимых для Российской Федерации территорий и акваторий, объединенных общими физико-, экономико-, политико- или военно-географическими характеристиками. В качестве главных региональных направлений

национальной морской политики выделены Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское и Индоокеанское направления.

Морская деятельность осуществляется с проведением необходимого комплекса конкретных мер по обеспечению безопасности, связанных с особенностями водной стихии. Безопасность морской деятельности включает безопасность мореплавания, поиск и спасание на море, защиту и сохранение морской среды.

Безопасность мореплавания обеспечивается:

— неукоснительным соблюдением соответствующих норм международного права и российского законодательства;

— поддержанием, совершенствованием и развитием средств навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, созданием в Российской Федерации единой государственной гидрографической службы;

— государственным контролем за выполнением классификационных требований к техническому состоянию и годности судов, их всестороннему оснащению и обеспечению, подготовке и сертификации экипажей судов;

— оперативным доведением необходимой информации до мореплавателей.

Реализация положений Морской доктрины РФ должна способствовать достижению высокой эффективности морской деятельности, обеспечению устойчивого развития государства, защите и обеспечению национальных интересов и безопасности страны в Мировом океане.

ГЛАВА 2. ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** этапы развития морского права;

— **уметь** применять принципы и нормы международного права к международным отношениям;

— **владеть** умением анализировать основные источники морского права.

С первой удачной попытки доставки товаров морем на иноземную территорию, точную дату которой теперь уже никто не назовет, мореплаватели начали формировать правила, с годами складывающиеся в обычаи, регулирующие их взаимные отношения. Эти обычаи основывались на понимании естественной справедливости, учитывающей согласие в принимаемом решении одинаково свободными и независимыми одна от другой сторонами.

Исходной точкой для современного морского международного права послужили те принципы морских международных отношений, которые были следствием средневековой морской торговли и затем, постоянно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития.

2.1. История возникновения морского права

В истории возникновения и становления морского права мы выделяем следующие периоды:

— античный;

— от начала падения Западной Римской империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492—1498 гг.);

— от Английской революции XVII в. до принятия Женевской конвенции об улучшении участи больных и раненых в действующих армиях 1864 г.;

— от Конференции мира в Гааге 1899 г. до Крымской (Ялтинской) конференции 1944 г.;

— от создания ООН до применения сил НАТО в отношении Югославии;

— современный.

Античный период. Первые морские предания зародились в Индии, куда в свою очередь они, возможно, были принесены финикийцами и китайцами. Древнеиндийские морские законы не были положены на пергамент и до наших дней не дошли. Правила, которыми пользовались древние арабы и финикийцы, были инкорпорированы в законы Карфагена, но время уничтожило их следы.

Признанной колыбелью морского права являлся Средиземноморский бассейн, где древнеиндийские и китайские предания достаточно быстро распространились и легли в основу древнейших морских кодексов.

Среди первых следует назвать морские законы Родоса, который долгое время был морской державой, и хотя до нас не дошли его памятники, многие нормы «Родосского права» были включены впоследствии в римское законодательство. Если это верно, то отрывок, известный в настоящее время под названием Родосского закона (loi rhodienne), около 51 года до Рождества Христова был действительно заимствован римлянами.

Морские законы Древней Греции дошли до нас в речах некоторых греческих философов и ораторов (в особенности Демосфена). По этим речам можно судить о достаточной по тем временам полноте морского права: здесь мы находим постановления о корсарстве, призах и репризах, подсудности морских споров специальным морским судам, распространение афинской юрисдикции на иностранцев, участвующих в спорах.

Морское право Древнего Рима также послужило основой для многих морских обычаев. Римское предание лишено исторической достоверности, и точные подробности древнейшей истории Римской империи отсутствуют. Однако в том, что касается римского права, сохранилось достаточное количество исторических памятников, дающих более или менее ясную картину развития римской юриспруденции.

Ромул, основывая город, который должен был впоследствии сделаться господином всего мира, изгнал из него торговцев; одни только рабы могли заниматься этим ремеслом, объявленным недостойным гражданина. Однако этот запрет просуществовал недолго. Морскую торговлю, которая очень быстро нашла многих приверженцев потому, что стала источником значительных выгод, стали сопровождать особые договоры, отнесенные римлянами к специальной юриспруденции. Морским правом начали заниматься преторы: они издавали декреты, эдикты, решения и т.д.

Международным это право не было — римское владычество, распространившись на все берега Средиземного моря и прилегающих к нему морей, сделало его бессмысленным. На берегах Империи проживали подданные или вассалы одного и того же государя, все мореплаватели были одной нации и, следовательно, применяли одни только внутренние законы этого государя. «Предписания естественного закона по международному предмету, сделавшись бесполезными, находились в пренебрежении и вскоре были совершенно забыты. Это же было причиной того, что и положительное право не могло возникнуть, потому что не могло существовать, очевидно, никакого международного трактата в мире, находившегося во владении одной нации»[6].

Из сказанного следует, что в эпоху Римской империи международное морское право как сложившаяся отрасль науки не существовало. Древние знали международный закон как закон естественный, а право этого периода заключалось единственно только в нескольких хорошо известных и верно исполняемых всеми обычаях, согласных с естественной справедливостью.

Законы о торговле и мореплавании, составленные по повелению императора Юстиниана, заключали в себе весьма небольшое число постановлений, касающихся морского права. Впоследствии эти законы сделались источником права, применяемого к иностранным кораблям, относящегося, в первую очередь, к кораблекрушениям: строго воспрещалось разграбление имуществ, выброшенных бурей, всем, кто утаивал вещи, спасенные после кораблекрушения, грозила смертная казнь.

[6] *Отфейль Л. Б.* История развития, происхождения и изменения морского международного права. СПб., 1887.

В Дигестах Юстиниана мы находим, что «море открыто всем»[7], и можем констатировать, что не только Римская эпоха, но и вся эпоха рабовладения относилась к морю как к «общей для всех вещи», не могущей находиться в чьей-либо собственности. Явившись синтезом всего юридического творчества античного мира, римское право легло затем в качестве фундамента для развития юриспруденции не только в европейских, но и других, прибрежных Средиземноморскому бассейну, странах.

Период от начала падения Западной Римской империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492—1498 гг.). Этот тысячелетний период начался с прекращения существования Римской империи, которая в течение длительного времени держала в порабощении великое множество народов, проживающих на огромной территории. После смерти императора Феодосия I в 395 г. Римская империя распалась на две большие части. Рим сделался столицей Западной империи, которая в 476 г. была захвачена и разрушена народами, населявшими окружавшие ее провинции, а восточные пределы получили впоследствии название «Византия».

Народы, которые завладели провинциями Западной империи, принадлежали к разным племенам; их законы, нравы, обычаи, религия, язык были весьма различны. Политический рисунок Европы также изменился: вместо единой империи, которая не нуждалась в международном праве, образовались независимые государства, поставленные перед необходимостью как-то ладить между собой. Однако даже это новое обстоятельство не сразу привело к развитию международного права.

Новые хозяева Европы были исключительно воинственны; будучи всегда под ружьем, они не признавали другого права, кроме права силы, одинаково презирали искусства, науки, промышленность, торговлю и мореплавание. Они, правда, позволяли заниматься этим побежденным народам, но дух хищничества, беспрерывные бесчинства и постоянные войны, которые они вели, одинаково разоряли как их собственные владения, так и владения врага[8].

В то время как провинции древней Западной империи оставались погруженными в варварство, Восточная империя, хотя уже и расшатанная, продолжала содержать военные и торговые флоты, обеспечивающие существование торговли и промышленности; теряя время от времени свои провинции, где хитростью, где коварством и силой она просуществовала еще почти тысячу лет, пока в 1453 г. Константинополь не был захвачен султаном сельджукских турок Магометом II. Особого процветания достигли некоторые приморские города-государства, которые активно занимались морской торговлей и с большим искусством умели использовать все представлявшиеся случаи для развития мореплавания[9].

Перечень морских законов этого периода, по-видимому, должен начаться с кодекса византийского права, получившего название «Базилика» (примерно VII в.), регулирующего в основном морскую торговлю на основе обязательных положений, утверждаемых императором[10]. Далее следует упомянуть свод морских обычаев, применявшийся в итальянском городе Амальфи примерно в X в. и получивший название «Таблицы Амальфи» (Table Amalfitaine), сборник решений морских консулов также итальянского города Трени (Trani), изданных, как полагают, в 1063 г. под заглавием «Ordo el consuetude maris». Как пишет Ф. Перельс, «…тексты этих законов довольно долго (почти столетие) использовались итальянскими мореплавателями, но до нашего времени не дошли, и однако мы ссылаемся на этот исторический памятник, используя книги наших предшественников»[11].

В 1099 г. крестоносцы, активно осваивавшие в тот период Ближний Восток, издали собственный свод правил под названием «Иерусалимские Ассизы» (Assizes de Jerusalem). Этот кодекс был разделен на две части: баронские ассизы (les assizes des barons) и мещанские ассизы (les assizes de bourgeois). В последних было достаточно много положений, относящихся к торговле и мореплаванию. По общему правилу мореплавателю надлежало основываться на обычаях, ассизы же применялись только к конкретным, ими предусмотренным случаям. Например, ассизы содержали достаточно подробное описание отношений грузовладельца и хозяина судна, нечто подобное современному понятию фрахта, допускали передачу груза во временную

[7] Дигесты Юстиниана / отв. ред. Е. А. Скрипилев. М. : Наука, 1984. С. 167.
[8] *Отфейль Л. Б.* История развития, происхождения и изменения морского международного права.
[9] *Перельс Ф.* Современное морское международное право. СПб., 1884. Ч. 1.
[10] *Коломбос Д.* Международное морское право : пер. с англ. М., 1975. С. 40.
[11] *Перельс Ф.* Современное морское международное право. С. 13.

власть капитану судна и делали ненужным сопровождение груза его владельцем. Кроме того, в ассизах были сформулированы правила оказания помощи потерпевшим кораблекрушение и установлена необходимость возврата поднятых из воды товаров их владельцу.

Статуты Пизы были изданы в 1160 г. и содержали описание обычаев, которым необходимо было следовать мореплавателю в отношении торговли. То, что теперь называется Марселем, когда-то было Фокейской колонией в южной оконечности Галлии. Несмотря на долгие годы римского владычества, Марсель никогда не переставал заниматься морской торговлей и имел один из наиболее ранних морских статутов, известных как «Книга Марсельских статутов» (Statuts de Marseille) и изданных в 1256 г. Марсельские законы отличались своей умеренностью и справедливостью, однако всегда грозили смертной казнью за разграбление имущества потерпевших крушение и за торговлю оружием с неверными[12].

Другой средиземноморский город — Венеция, — хотя и обладал могущественным по тем временам флотом, но, по мнению Отфейля, специального морского законодательства не имел вплоть до половины XIII столетия. Только в 1255 г. появился первый венецианский кодекс (Capitulaire nauticum), который в своих 126 статьях достаточно подробно регулировал контрактные обязательства в морской торговле[13].

Датированный 1258 г. первый испанский сборник законов был издан в Барселоне королем Иаковом I, спустя два года он переиздавался Альфонсом X под названием «Partidas» и был дополнен несколькими главами, посвященными морским проблемам.

К одному из первых сводов древних морских обычаев, изданных в 1100 г., относятся Олеронские свитки (франц. — Roles d'Oleron), представляющие сборник решений, вынесенных морским судом острова Олерона близ французского Бордо. Олеронские свитки долгое время служили не только английским и французским мореплавателям, но и голландским морякам, поскольку аналогичный свод морских правил, изданный в городе Дамм во Фландрии (jugement de Damme), или положения Пурпурной книги города Брюгге, опубликованные во второй половине XIV столетия, представляли собой буквальный перевод ряда статей Олеронских правил[14]. Со временем, примерно к XIV в., одна версия Олеронских правил, обогащенная голландскими обычаями, получила название «Правила Висби» (гол. — Lois de Wisby), а другая — «Амстердамские правила» (гол. — Les Coutumes d'Amsterdam, d'Enchuyssen et de Stavern).

Правила Висби, или Морские законы острова Готланда, представляли собой сборник из трех частей, охватывающих как вопросы мореплавания и кораблекрушений, так и сохранности грузов и судебных процедур. По Коломбосу, они были изданы в Копенгагене на саксонском языке в 1505 г.[15]

Наиболее примечательное собрание древних морских законов Англии содержалось в древней «Черной книге Адмиралтейства», начатой как сборник практических рекомендаций и справочных материалов, к которым прибегали адмиралтейские суды начиная еще с царствования Эдуарда III (1327—1377) и которые продолжили вести и при Ричарде II (1367—1400), и в период правления Карла II (1163—1685), и в последующие годы.

Статьи и правила, содержащиеся в «Черной книге Адмиралтейства», возникли из судебной практики приморских самоуправляющихся городов, которые имели собственные суды, применявшие с очень ранних времен нормы обычного морского права к английским и иностранным морякам и купцам.

Для государств Средиземноморского бассейна в сфере мореплавания весьма важную роль длительное время играл сборник морских правил и обычаев, имевший название «Морской консулат» (исп. — Consolato del mare), где можно было найти большинство норм и правил морского права, которые в свое время были приняты почти всеми средиземноморскими странами. Из норм, сформулированных в Консулате, особенного внимания заслуживает правило, по которому неприятельская

[12] *Отфейль Л. Б.* История развития, происхождения и изменения морского международного права. С. 12.
[13] *Коломбос Д.* Международное морское право. С. 14.
[14] Там же. С. 19.
[15] Там же. С. 41.

собственность, находившаяся на нейтральном корабле, подлежала захвату. Хозяин нейтрального судна должен был отвечать на вопросы капитана военного корабля о наличии в числе своего груза принадлежащих противнику предметов и, если таковые имелись, следовать за военным кораблем в тот порт, который был бы назначен военным кораблем, для того чтобы освободить его от товаров, подлежавших захвату; в случае отказа военному кораблю разрешалось атаковать нейтральное судно.

Л. Б. Отфейль цитирует ст. 276 Консулата, которая гласит: «Если вооруженный корабль, идущий, или возвращающийся, или занимающийся корсарством, встречает купеческий корабль.., который принадлежит к числу дружественных, тогда как находящиеся на нем товары принадлежат врагам, то адмирал вооруженного корабля может остановить его и заставить принести к нему все то, что принадлежит неприятелям, с тем, однако, условием, что адмирал должен заплатить хозяину этого корабля весь фрахт, который этот последний должен бы был получить, если бы доставил груз по назначению… Если хозяин корабля, несмотря на приказание адмирала, будет отказываться доставить неприятельские товары, находящиеся на его корабле в такие места, где взявшие его будут в безопасности, то адмирал может или сам пустить, или приказать пустить его ко дну, спасши предварительно людей, находящихся на корабле…»[16]

Несомненно, Консулат для своего времени был весьма полезным документом, чрезвычайно близким к практике, поскольку составлялся прежде всего моряками. Другое его достоинство в том, что он не был статичен и периодически пополнялся более современными нормами. Многие из этих постановлений, хотя и не носили международно-правового характера и даже не имели национально-правового статуса, послужили прототипом французского ордонанса (фр. l'Ordonance pour la marine) 1681 г.[17], пять книг которого (Положение об офицерах Адмиралтейства и об их юрисдикции; Положение о морских чинах и о морских судах; Положение о морских контрактах и о морских обязательствах; О портовой полиции, о морских прибрежьях и о рейдах; О морской рыбной ловле) весьма подробно рассматривали вопросы морского права, а также для последующих торговых кодексов ряда европейских стран.

Все изданные начиная с XII в. книги или постановления правителей тех или иных стран или городов-государств не обладали силой международных норм и в качестве субъектов обязательных постановлений имели лишь подданных. Исключением являлись конвенции, направленные на устранение варварских обычаев в области мореплавания. Древнейшие трактаты по этому предмету восходят к XIII столетию. Один из них был заключен французским королем Людовиком IX с Венецианской республикой, другой — Трактат о торговле и мореплавании — в 1478 г. между английским королем Эдуардом IV и Максимилианом, герцогом Австрийским[18].

Возникновение международного морского права как науки. Научные доктрины современного международного права стали формироваться в Средние века и среди первых теоретиков справедливо, пожалуй, назвать имя Н. Макиавелли (1469—1527), систематизировавшего в своих работах «Князь» («Государь»), «Рассуждения о первой декаде Тита Ливия», «Об искусстве войны» и других взгляды на договорное право, а также на войну и возникающие в связи с ней проблемы международно-правового характера[19].

История научного осмысления и систематизации норм международного морского права неразрывно связана с периодом возникновения основных идей, сформировавших теорию межгосударственных отношений. Научное первенство установить здесь довольно сложно, но можно сослаться на некоторые имена, дошедшие до нас в опубликованных памятниках истории. Так, например, идеи, связанные с формированием концепции государственного территориального суверенитета, по-видимому, впервые были сформулированы в работах профессора теологии университета Саламанка (Salamanca) Франсиско Витториа (1480—1546), а первые исследования основ договорного права относятся к периоду рассвета абсолютизма, где мы выделяем исследования голландца Б. Айала (1548—1584), испанцев Д. Сото (1494—1560) и Ф. Суареца

[16] *Отфейль Л. Б.* История развития, происхождения и изменения морского международного права. С. 17.
[17] Там же. С. 21.
[18] Там же. С. 15.
[19] *Перельс Ф.* Современное морское международное право. С. 99.

(1548—1617), итальянца А. Джентиля (1551—1611) и француза Э. Крусэ (1590—1648)[20].

Начало научной систематизации норм морского права приходится на XVII столетие, которое было веком невообразимо грозным, принесшим многие великие и трагические события. Это был век протопопа Аввакума, патриарха Никона, Ришелье, Кромвеля, Английской революции, Смутного времени в России, век, когда еще жил В. Шекспир (в XVII в. был написан «Гамлет»); век, когда эпоха Ренессанса уже пережила свой кризис и чувствовалось приближающееся веяние иных, трагических перемен. Естественно, что именно этот век сумрачного Тинторетто был очень чуток, особенно чуток к тем его грандиозным страницам, которые, подобно фрескам, навсегда врезались в сознание и память человечества[21].

Первым, кого следует упомянуть среди деятелей этого времени, был голландец *Гуго Гроций* (Grotius, de Groot) (1583—1645), получивший прозвище отца современного международного права.

Г. Гроций — голландский юрист, государственный деятель и писатель — признается во всем мире как один из основоположников государственного и международного права. В 11 лет он стал студентом Лейденского университета, а в 15 участвовал в посольстве, отправленном во Францию, ко двору Генриха IV. Некоторое время изучал право в Орлеане и, вернувшись на родину, занялся адвокатурой и научной деятельностью. Гроций рос, учился, формировался как политик и ученый в период наиболее сложных отношений Датского королевства и Испании.

В то время, когда Испания бросала все силы на эксплуатацию своих американских колоний, другие европейские страны, и в первую очередь Голландия, стали развивать трансокеанскую торговлю. Борьба за свободу религий, первоначально послужившая началом войны с Испанией, превратилась со временем в экономическое и торговое соперничество. Война стимулировала морскую торговлю, судоходство, развитие первых мануфактур и колониальные экспедиции, сформировала целый корпус отважных мореплавателей, торговцев и привлекла в Голландию авантюристов всех мастей, не желавших служить испанской короне. За счет быстрого роста своих новых судоходных компаний датчане построили самый крупный торговый флот, вовлекший столько средств, что его владельцы стали влиять не только на трансокеанскую торговлю, но и на политику, желая видеть в ней инструмент защиты своих интересов, выходящих далеко за рамки одной страны.

Кроме экономики, за годы войны произошли весьма серьезные социальные изменения и в датском обществе. Класс мещан и ремесленников, известных как бюргеры (англ. — the burghers), превратился в класс большинства. Для Нидерландов этот период по исторической значимости сравним с Английской революцией 1688 г. или Великой французской революцией 1789 г. Это был период свершения «тихой» революции, когда дворянство пыталось вырваться из-под испанского контроля, желая возвращения привилегий городам и провинциям. Однако Датская республика управлялась олигархической верхушкой городских бюргеров, власть которых могла быть тем сильней, чем интенсивней развивались торговля и мореплавание.

За долгие годы разрушительная война вступила в явное противоречие с интересами экономики. И датчане, и испанцы хотели мира, но не могли найти компромисс, однако перемирие, названное датчанами «Het Bestand», все же было установлено, что позволило каждой стороне заняться своими внутренними проблемами. Амстердам желал свободной и безопасной торговли с колониями Восточной Индии. Политические силы, поддерживающие эти устремления, стали группироваться около друга отца Гроция — Иоганна Олденбарневельта (Johan van Oldenbarnevelt), который многое сделал для воспитания и карьеры сына. Однако была и оппозиция, которую возглавил принц Мауритс Оранский (Prince Maurits), желавший отторжения Южных Нидерландов.

Гроций одним из основных принципов права считал принцип безопасности (societatis custodia) и общежительности (sociabilitas), в совокупности которых, как он полагал, кроется существо естественного права, источником же последнего является здравый смысл. Божественное право в глазах Гроция — право общее, относящееся ко всему человечеству. Однако он допускал еще специально божественное право, приложимое к одним израильтянам. Естественное право, по его мнению, от-

[20] Encyclopedia of public international Law. Vol. 7. 1984. P. 151, 152.
[21] *Мень А.* Мировая духовная культура (Библия и литература XVII века). Н. Новгород, 1995.

личается от позитивного права, божественного или человеческого, которое всегда произвольно[22].

И все же нельзя не отметить, что работы Гроция носили заданный характер. Уже начиная с истории борьбы с Испанией, написанной по заказу Ольденбарневельда, все его последующие работы оправдывали датские устремления на создание благоприятной общемировой морской торговой среды, необходимой для процветания голландских торговцев.

Каждый раз, цитируя древних авторов или приводя пример из прошлого, Гроций защищал и утверждал идеологию новой Датской республики. Свой наиболее известный трактат «Комментарий о праве добычи» (Commentarius de jure praedae) был им написан в 1625 г. как обоснование антииспанской доктрины исключительных прав последней на торговлю в Индии. В этих же целях обосновывавшие свободу мореплавания суждения одной из глав этой книги — «Свободное море» («Mare liberum») — составили основополагающий принцип современного морского права — свободу открытого моря[23].

Следует отметить, что современная мораль и международное право, основанные на признании права каждого человека на обладание собственностью, на ее законное приумножение, в том числе и с помощью морской торговли, и обязанности государства охранять эти права, обеспечивая всеобщую безопасность, сложились не без усилий выдающегося голландца Г. Гроция, систематизировавшего обширные труды и материалы своих предшественников и угадавшего основополагающие ценности будущих поколений.

От Гроция ведут свое происхождение основные направления в дальнейшем развитии науки международного права — школа естественного права и позитивистское направление[24]. Представители первого направления (Самуэль Пуффендорф (1632—1694), Барбейрак (1674—1744) и др.) противопоставляли феодально-абсолютисткому произволу международных отношений абстрактные нормы «естественного права», основанные на воле божества и природе человека, а сторонники второго (С. Рахель (1628—1691), Мабли (1709—1785), Мозер (1701—1785) и др.), критикуя естественно-правовую точку зрения, высказывались в пользу того, что подлинное право — это результат научного исследования, не зависящий ни от божества, ни от какой-либо философии.

Значительное влияние на развитие международного права оказали выдающиеся политические мыслители XVII и XVIII вв., которые выдвинули ряд важных прогрессивных для своего времени идей в области международного права, оказавших влияние и на становление современной доктрины морского права. Я. А. Коменский (1592—1670) выдвигал идею учреждения мирового суда, а Ж.-Ж. Руссо (1712—1778) сформулировал принцип, в силу которого война должна рассматриваться как борьба между государствами, а не между гражданами.

Ш. Монтескьё (1689—1755), наравне с уничтожающей критикой внешней политики абсолютизма, осмеивал современную ему теорию международного права как науку, указывающую правителям, до каких пределов они могут нарушать справедливость, не задевая своих интересов. В своих работах он обосновывал необходимость запрета бесчеловечных средств ведения войны, осуждал рабство и порабощение пленных[25].

Крайности различных направлений породили в XIX в. компромиссное, так называемое историко-позитивное направление, наиболее видными представителями которого являлись Гефтер, Трипель и Лист — в Германии, Уэстлэйк, Филимор и Оппенгейм — в Англии, Бонфис и Фошиль — во Франции, Мур, Лоуренс и Уитон — в США.

Значительный вклад в развитие науки международного права и международного морского права внесла Россия, где еще задолго до Гроция получил признание принцип свободы открытого моря. Заслугой России явилось, например, провозглашение **вооруженного нейтралитета**, ставшего впоследствии общепризнанным принципом защиты гражданского судоходства. На Аахенском конгрессе 1818 г. Россия выдвинула план международной организации по борьбе с негроторговлей. Первая попытка кодифицировать нормы права сухопутной войны в целях смягчения ее жестокостей была сделана именно

[22] *Перельс Ф.* Современное морское международное право.
[23] *Отфейль Л. Б.* История развития, происхождения и изменения морского международного права.
[24] *Перельс Ф.* Современное морское международное право. С. 101.
[25] *Перельс Ф.* Современное морское международное право. С. 102.

Россией[26], представившей проект соответствующей конвенции, который был положен в основу работ Брюссельской международной конференции 1874 г. Институт международных следственных комиссий своим возникновением также обязан России, роль которой исключительно велика и в международной кодификации мирных средств разрешения споров, предпринятой в конце XIX в.

Период от Английской буржуазной революции до принятия Женевской конвенции об улучшении участи больных и раненых воюющих армий на поле боя 1864 г. Победа Английской революции[27] явилась победой буржуазной идеологии над феодальной. Она ознаменовала собой изменения во всех областях человеческой деятельности, способствовала развитию просвещения и устранению средневековых пережитков[28]. Для морского права это был чрезвычайно важный период формирования и становления «адмиралтейского права», послужившего основой для морских законов большинства прибрежных держав, ставших практиковать впоследствии английскую правовую традицию. Кроме того, это был период начала трансформации обычных норм, сформировавшихся в области регламентации мореплавания, в нормы договорные.

Среди первых попыток дополнить сложившуюся к началу столетия практику применения морских обычаев договорными нормами было принятие Декларации о правах и обязанностях нейтральных государств во время морской войны 1780 г., основные положения которой нашли свое дальнейшее воплощение в Парижской декларации 1856 г., подписанной Великобританией, Францией, Италией, Россией, Турцией, Пруссией и Австрией при заключении мира на Парижском конгрессе, созванном после Крымской войны, и принятой впоследствии почти всеми морскими державами, включая Испанию, США и Мексику. Декларация была оформлена в форме многостороннего договора, в котором закреплялись четыре положения морского права, имеющих отношение к войне на море: о запрете каперства; о неприкосновенности нейтральных грузов на неприятельских судах (за исключением военной контрабанды); о неприкосновенности неприятельских грузов на нейтральных судах (за исключением военной контрабанды); об эффективности блокады.

Полному утверждению принципа свободы открытого моря в международных отношениях способствовала победа французской буржуазии в революции конца XVIII в. (1791—1794 гг.), провозгласившей требование свободы морей в качестве одного из своих программных лозунгов. Принцип свободы моря был декларирован в ряде декретов Французской республики 1791—1794 гг. («Свобода морей, равенство прав для всех народов»).

Крушение Французской империи при Наполеоне значительно ослабило Францию как соперника Великобритании, и последняя в борьбе за господство на море предпочла опираться не на отжившие символы правовых воззрений эпохи феодализма, а на могущество британского военно-морского флота. Используя эту реальную силу, Англия перешла к установлению фактического господства на всех важнейших международных морских путях. Вскоре на морских просторах стали все активнее действовать и США: в зависимости от складывающейся ситуации то в качестве соперника, то как партнер Великобритании.

Рассматриваемое время было периодом борьбы за господство на море, обострения противоречий по таким кардинальным вопросам, как свобода мореплавания и рыболовства, ширина и правовой режим территориального моря и др. Поскольку международные обычаи в области использования морей и океанов создавались на протяжении длительного исторического периода и ввиду того, что многие из них признавались не всеми, а лишь некоторыми государствами, между послед-

---

[26] Санкт-Петербургская декларация от 11 декабря 1868 г. была принята по результатам работы Международной конференции, созванной Россией с целью «смягчить, насколько это возможно, бедствия, причиняемые войной». Декларация провозгласила стремление участников конференции запретить не только применение разрывных пуль, но и «любые снаряды весом до 400 граммов либо взрывающиеся, либо начиненные взрывчаткой или воспламеняющимся веществом». Участники конференции продекларировали, что единственная законная цель, которую должны иметь государства во время войны, состоит в ослаблении военных сил противника, что для достижения этой цели достаточно выводить из строя наибольшее, по возможности, число людей, что эта цель будет превышена использованием видов оружия, которое без пользы увеличивает страдания людей или делает их смерть неизбежной; использование таких видов оружия поэтому противоречило бы законам гуманности.

[27] Историки различают как минимум три этапа английской буржуазной революции: первый — с 1640 по 1649 г., когда решались вопросы, связанные с той формой организации верховной власти, в которой нуждалась крупная буржуазия, т.е. утвердилось законодательное верховенство парламента и был провозглашен принцип «господства права»; второй этап — 1649—1653 гг. — установление новой формы организации верховной власти, в результате которой упраздняется монарх и палата лордов, утверждается республика; третий этап — 1653—1660 гг. — установление протектората (монархия + республика) и создание конституционных основ монархии.

[28] Всемирная история: в 24 т. Минск, 1999. Т. 3. С. 6.

ними возникали споры и разногласия по вопросу об общеобязательности той или иной международно-правовой нормы. Кроме того, стала ощущаться большая нужда в кодификации норм международного морского права, регулирующих вооруженную борьбу на море и определяющих правовое положение нейтральных стран.

В августе 1864 г. в Женеве состоялась конференция с участием официальных представителей 16 европейских стран, где была принята Женевская конвенция об улучшении участи больных и раненых воюющих армий на поле боя[29] 1864 г. Эта Конвенция, подписанная делегациями 12 стран, предусматривала нейтралитет персонала медицинских служб вооруженных сил и помогающих им гражданских лиц, гуманное отношение к раненым, а также утвердила интернациональную эмблему медицинского персонала.

Принято считать, что избранный символ — красный крест на белом поле (швейцарский флаг, где красный и белый цвета поменяли местами) — был избран в честь родины швейцарца А. Дюнана, который оказался в числе нейтральных очевидцев битвы при Сольферино в Италии 24 июня 1859 г. К концу дня на поле сражения осталось около 40 тыс. мертвых и раненых. Ужаснувшись страданиям людей, на которые никто не обращал внимания, Дюнан организовал группу помощи, состоявшую из добровольцев. Они закупали все необходимое, размещали раненых и ухаживали за ними. Три года спустя Дюнан опубликовал небольшой памфлет с описанием последствий битвы, где предлагал пути помощи людям, оказавшимся в подобной ситуации[30].

Принятие Конвенции можно отнести к этапным событиям, поскольку до нее война регулировалась нормами обычного права и нормами, вытекающими из специальных двусторонних или многосторонних соглашений: о перемирии, об обмене пленными и т.д.

Успехи в области гуманитарного права послужили толчком к заключению так называемых «мирных конвенций». В 1874 г. был подписан акт об учреждении Всемирного почтового союза, который установил свободный транзит писем и посылок через территории участников. В 1875 г. принимается Конвенция о телеграфном союзе, в 1884 г. — Конвенция по охране подводных телеграфных кабелей, в 1888 г. подписывается Конвенция о режиме Суэцкого канала и в 1890 г. заключается многосторонняя Железнодорожная конвенция.

Таким образом, к концу описываемого периода международное право стало регулятором уже вполне значительного объема международных отношений, а накопленный к тому времени нормативный массив заложил начала нового межгосударственного «правосознания».

Период от Конференции мира в Гааге 1899 г. до Крымской (Ялтинской) конференции 1944 г. Вторая половина XVIII столетия ознаменовалась достаточно активной деятельностью европейских держав по принятию норм международного права, в первую очередь нацеленных на гуманизацию вооруженного противоборства: 29 ноября (11 декабря) 1868 г. принимается Санкт-Петербургская декларация о запрещении употребления разрывных пуль, в 1888 г. — Декларация об отмене употребления взрывчатых и зажигательных пуль; 29 июля 1899 г. проводится Международная конференция мира в Гааге и принимается Гаагская конвенция о запрещении применения пуль типа «дум-дум» и в 1907 г. заключается Конвенция о законах и обычаях сухопутной войны. Уже перед Второй мировой войной подписывается Женевский протокол о запрещении применения на войне удушливых, ядовитых и других подобных газов и бактериологических средств 1925 г.

В 1930 г. состоялась Гаагская конференция по кодификации международного права, которая, среди прочих, рассматривала вопрос о территориальном море. Однако непримиримость позиций участников и отказ идти на компромиссы сделали невозможным полный успех конференции.

Отсутствие общего признания по вопросам применимости норм права в военных действиях на море неизбежно сказалось во время мировых войн. «Беззакония, умышленно совершенные Германией во время Первой мировой войны, — отмечал

[29] В 1868 г. к Конвенции были приняты дополнительные статьи (от 6 до 13-й), в которых определялись законы ведения морской войны.
[30] URL: www.krugosvet.ru

Д. Коломбос, — с еще большей силой повторились во Второй мировой войне»[31].

Этот драматический период развития международных отношений и международного права был завершен состоявшейся 4—11 февраля 1945 г. Крымской (Ялтинской) конференцией руководителей СССР, США и Великобритании, поскольку кроме вопроса участия СССР в войне с Японией, на ней, по сути, рассматривались вопросы послевоенного устройства мира. Принятые на Конференции решения имели непосредственное отношение к «юридической» географии морского побережья Балтийского и Черного морей, а также Тихого океана. Советскому Союзу передавались Курильские острова, возвращались территории южной части острова Сахалин и всех прилегающих к ней островов; устанавливались преимущества в использовании торгового порта Дарена и восстановления прав аренды на Порт-Артур.

Период от создания ООН до применения сил НАТО в отношении Югославии. Идея создания глобальной межправительственной организации для предотвращения войн и поддержания мира занимала умы человечества с давних пор. Один из таких проектов лег в основу Лиги Наций (1919 г.), так и не ставшей эффективным инструментом политического и международного сотрудничества.

В целом за время от Первой до Второй мировой войны разработка проблем организации международного мира и безопасности двигалась весьма медленно.

Вторая мировая война, в силу ее масштабов, методов террора, применяемых фашистскими армиями, дала мощный толчок правительственной и общественной инициативе по организации мира и безопасности. На правительственном уровне вопрос создания организации международной безопасности возник, по сути дела, с первых дней войны. В научной литературе существуют разногласия о том, кто из союзников и в каком документе первым предложил создание ООН. Западные ученые таким документом назвали Атлантическую хартию Рузвельта и Черчилля от 14 августа 1941 г. Советские исследователи ссылались на советско-польскую декларацию от 4 декабря 1941 г.

Созданию ООН предшествовало несколько событий. В Лондоне 12 июня 1941 г. была подписана так называемая Союзническая декларация, в которой союзники обязались работать вместе с другими свободными народами как в войне, так и в мире и которая стала первым шагом к созданию ООН. Последовавшие за этим Атлантическая хартия (14 августа 1941 г.)[32], Декларация Объединенных Наций (1 января 1942 г.)[33], Московская[34] и Тегеранская 1943 г. конференции, а затем Конференция в Думбартон-Оксе (Вашингтон, США) 1944 г. завершили подготовительный этап создания ООН, определив цели, структуру и функции этой всемирной организации. После встреч в Ялте президент США Ф. Рузвельт, премьер-министр Великобритании У. Черчилль и председатель СНК СССР И. Сталин заявили о своей решимости учредить Всеобщую международную организацию для поддержания мира и безопасности.

Делегаты от 50 стран собрались 25 июня 1945 г. в Сан-Франциско на Конференцию Объединенных Наций по вопросу о создании международной организации и приняли ее Устав, подписанный 26 июня 1945 г. в здании Мемориала ветеранов войны. Устав ООН 24 октября 1945 г. был ратифицирован пятью постоянными членами Совета Безопасности, а также большинством других подписавших его государств, и вступил в силу. Наступил новый этап международных отношений и развития международного права.

До Второй мировой войны вопросы, связанные со свободой кораблевождения и ресурсами Мирового океана, разрабатывались в целом ряде не связанных между собой международных конвенций, посвященных другим проблемам, а также в

---

[31] *Коломбос Д.* Международное морское право. С. 782.

[32] Документ, подписанный президентом США Франклином Делано Рузвельтом и премьер-министром Великобритании Уинстоном Черчиллем, предложил свод принципов международного сотрудничества в поддержании мира и безопасности. Документ, подписанный во время встречи «где-то на море», известен как Атлантическая хартия.

[33] Представители 26 союзных государств, воевавших против стран «оси», заявили о поддержке создания международной организации, назвав ее впервые по предложению американского президента Д. Рузвельта Объединенные Нации.

[34] В Декларации от 30 октября 1943 г., подписанной представителями СССР, США, Великобритании и Китая, эти державы провозгласили, что «они признают необходимость учреждения в возможно короткий срок всеобщей международной организации для поддержания международного мира и безопасности, основанной на принципе суверенного равенства всех миролюбивых государств, членами которой могут быть все такие государства — большие и малые».

двусторонних соглашениях между государствами. Международные конвенции заключались, как правило, несколькими заинтересованными морскими державами (например, всего девятью государствами были подписаны Конвенция об уважении свободы судоходства в Суэцком канале 1888 г. и Международная конвенция о режиме судоходных проливов международного значения 1936 г., более известная как Конвенция Монтрё).

В 1945 г. США в одностороннем порядке распространили свою юрисдикцию на континентальный шельф и прилежащие воды; этому примеру вскоре последовали и некоторые другие государства. Причем во многих случаях территориальными водами объявлялись пространства, традиционно считавшиеся частью открытого моря, что непосредственно сказалось на возможности морских государств осуществлять свободный доступ к морям как средству международных транспортных сообщений.

В начале 1950-х гг. стали предприниматься попытки кодификации морского права. Подготовительную работу в этой области в значительной мере осуществляла Комиссия международного права, специально созданная для этой цели в 1947 г. в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 174 (II). В период с 1949 по 1956 г. с учетом сложившихся и общепризнанных международных обычаев и новых факторов в области как мирового политического развития, так и освоения Мирового океана, Комиссия подготовила проект статей, относящихся к морскому праву, и рекомендовала Генеральной Ассамблее ООН созвать международную конференцию полномочных представителей для его рассмотрения. Эта рекомендация была принята в соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи 1105 (XI) от 21 февраля 1957 г.

В I Конференции ООН по морскому праву, проходившей в Женеве с 24 февраля по 29 апреля 1958 г., приняли участие делегации от 86 стран. Конференция должна была рассмотреть все основные вопросы международного морского права, принять во внимание не только юридическую, но и техническую, биологическую, экономическую и политическую стороны проблемы и изложить результаты своей работы в одной или нескольких международных конвенциях или в каких-либо других актах, которые она признала бы подходящими.

Попытки ООН закрепить сложившиеся обычные нормы международного морского права материализовались подписанием четырех соглашений и факультативного протокола, а именно: Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне, Конвенции о континентальном шельфе, Конвенции об открытом море, Конвенции о рыболовстве и сохранении живых ресурсов открытого моря, а также Факультативного протокола, касавшегося порядка принудительного урегулирования споров. Указанные конвенции подтвердили общепринятый, традиционный подход к свободе морей, оставив, к сожалению, без ответов важные вопросы, касающиеся, в частности, максимальной ширины территориального моря и протяженности зоны прибрежного рыболовства, на которую должна распространяться юрисдикция государства.

Для решения оставшихся в морском публичном праве неразрешенных вопросов в 1960 г. была специально созвана II Конференция ООН по морскому праву, но и она из-за негативной позиции некоторых стран, вновь выступивших против 12-мильного предела ширины территориального моря, окончилась неудачей. Отсутствие договорной международно-правовой нормы о ширине территориального моря продолжало осложнять отношения между государствами.

Новым этапом в прогрессивном развитии и кодификации международного морского права стала III Конференция ООН по морскому праву, которая длилась с 1973 по 1982 г. В ней участвовало около 160 государств. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 3067 (XXVIII) от 26 ноября 1973 г. определила в качестве задачи этой конференции «принятие конвенции по всем вопросам, касающимся морского права». Конференция разработала и представила государствам на рассмотрение КМП-82, которую подписали 159 государств, Совет ООН по Намибии и Европейское экономическое сообщество. Некоторые политики и ученые склонны относить этот документ к «Конституции мирового океана». Действительно, до того времени еще не удавалось подписать международный договор по столь широкому кругу вопросов морепользования. Однако достичь соглашений по всему спектру проблем эксплуатации морских ресурсов и на этот раз не удалось. По-видимому, основная причина этого обстоятельства заключается в том, что морское судоходство, рыбопромысловая и иная деятельность государств на

просторах Мирового океана всегда была связана с реализацией их жизненно важных национальных интересов, а последние противоречивы.

С окончанием холодной войны отошла на задний план опасность широкомасштабного вооруженного конфликта. На рубеже столетий помимо противодействия распространению оружия массового поражения, предотвращения и урегулирования региональных конфликтов новыми вызовами международной безопасности становятся международный терроризм, наркобизнес, незаконный оборот оружия, решение острых экономических и экологических проблем глобального и регионального характера, в том числе проблем ядерной и радиационной безопасности (примерно такие же измерения международной безопасности заложены в российской Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 31.12.2015 № 683). К сожалению, с начала 1990-х гг. политико-правовой климат не улучшался за счет сближения Востока и Запада, а строился на основе постепенного расширения западных организаций, прежде всего ЕС и НАТО[35], и поэтому многие из вышеперечисленных проблем не исчезли, а даже в какой-то мере обострились.

В течение 1990-х гг. Россию отличал собственный подход к проблемам европейской безопасности: российская дипломатия достаточно активно пыталась сформулировать и реализовать такую концепцию европейской безопасности, которая не приводила бы к существенному изменению баланса сил в Европе и продолжала отвечать национальным интересам России. Ставка на СБСЕ, которую делала российская дипломатия при оценке нового миропорядка в первой половине 1990-х гг., заключалась в том, чтобы сделать эту организацию главной структурой европейской безопасности, возможно включающей в себя такую военно-политическую структуру, как НАТО[36].

Представляется, что эта позиция была весьма далекой от реальностей, складывавшихся в Европе. Во второй половине 1990-х гг. в рамках ОБСЕ в соответствии с Лиссабонской декларацией 1996 г. началась разработка модели безопасности Европы. Уже на начальном этапе для XXI в. выявились существенные расхождения среди государств-участников как по самой концепции европейской безопасности, так и по роли ОБСЕ. Российская сторона, внесшая в ходе работы 11 проектов различных разделов новой Хартии европейской безопасности, исходила из того, что Хартия должна стать политически обязывающим весомым документом, закладывающим принципиальные основы отношений государств и организаций в Европе. По мнению России, в документе должна была быть закреплена центральная роль ОБСЕ в формирующейся в Европе системе равной и неделимой безопасности. При этом российская дипломатия опиралась на соответствующие положения Лиссабонской декларации 1996 г., решений в Копенгагене (1997) и Осло (1998), а также встреч Совета министров иностранных дел ОБСЕ.

Российская правовая доктрина европейской безопасности предусматривала максимальную кодификацию европейских международно-правовых норм по таким вопросам, как разоружение, регулирование конфликтов и обеспечение прав человека.

Совет НАТО 22 марта 1999 г. проголосовал за расширенное проведение силовой акции против Югославии. Генеральному секретарю Североатлантического альянса Хавьеру Солане на заседании Совета было предоставлено право единолично решить вопрос о бомбардировках территории Сербии, которые начались в последующие дни. Применение сил НАТО в Югославии внесло существенные изменения в систему международных отношений, трансформировало стратегию НАТО в сторону глобализации применения военной силы и верховенства США в вопросах принятия решений по международной безопасности. Правовая сущность применения сил НАТО против Югославии — это нарушение двух из основных (вне зависимости от важности предлога) принципов международного права: недопустимости решения споров с помощью силы и нерушимости границ и территориальной целостности государств.

Применительно к морским пространствам данная тенденция проявляется в легализации развертывания в различных районах Мирового океана крупных военно-морских соединений — авианосных групп, с которых совершаются боевые авианалеты на территории суверенных государств (Югославия, Ливия), а также в контроле за иностранным коммерческим судо-

[35] Современные международные отношения / под ред. А.В. Торкунова. М., 1999.
[36] *Чижов В.А.* Стамбульский саммит // Международная жизнь. 1999. № 12. С. 39.

ходством за пределами рамок КМП-82 (например, задержание российских танкеров по подозрению в нарушении санкций ООН в отношении Ирака).

Современный период. В интересах «защиты гражданского населения» Ливии 19 марта 2011 г. началась военная операция под названием «Одиссея Рассвет» (англ. — Odyssey Dawn), в которой участвовали США, Великобритания, Франция, Италия и Канада, Бельгия, Испания и Дания. Вся операция свелась к обстрелу ливийской территории с кораблей и самолетов ВМС НАТО. «Борцы за безопасность» ливийского мирного населения ссылались на резолюцию Совета Безопасности ООН № 1973, позволившую им применить силу, а по сути развязать военные действия против суверенного государства. Вместе с тем принятая 17 марта 2011 г. указанная резолюция Совета Безопасности ООН устанавливала запрет на все полеты в воздушном пространстве Ливии (п. 6—12), определяла обеспечительные меры по соблюдению эмбарго на поставки оружия (п. 13—16) и замораживала активы отдельных ливийских граждан (замораживание активов можно отнести к новеллам в деятельности Совета Безопасности ООН, призванного принимать решения по обеспечению международного мира и безопасности). Поскольку резолюция не содержала указаний на применение силы в отношении Ливии, а она (сила) крупномасштабно была применена силами коалиции, можно констатировать, что не только английский, но и французский[37] тексты указанной резолюции содержали иной смысл, нежели переводы на остальные официальные языки ООН.

Ливийский сценарий не был применен в Сирии только благодаря поддержке РФ законного правительства. Какие бы обстоятельства не выдвигали стороны в этом конфликте можно с уверенностью констатировать, что действующее международное право не многое может противопоставить иностранной интервенции на территории суверенного государства, поддержке террористов и информационным извращениям.

Определить дальнейшие тенденции развития международного права достаточно сложно. Возможно, ООН вновь обретет свой прежний статус, инкорпорировав новых постоянных членов Совета Безопасности. Возможны и иные сценарии, например страны НАТО отказываются от ранее взятых международных обязательств как не отвечающих их новым военно-политическим возможностям и расширяют полномочия организации за счет внесения изменений в договор о ее создании, подменяя тем самым функции ООН.

С учетом возрастания усилий по освоению ресурсов Мирового океана и его значимости для большинства государств, широко используемые США и НАТО доктрины «гуманитарного вмешательства» в традиционных зонах повышенного риска (Ближний Восток, Средиземное море, Персидский залив, Южная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион) также вряд ли будут способствовать международной безопасности.

На наш взгляд, будущее развитие международного права, и международного морского права в частности, скорее всего, должно быть связано с совершенствованием нормативной базы за счет приспособления ее к интересам большинства землян, поскольку прогресс в будущем будет делить людей не столько по языку и флагу, сколько по качеству жизни.

2.2. Понятие, принципы и нормы морского права

Под «морским правом» следует понимать ***систему принципов и норм, регулирующих отношения между субъектами по поводу морепользования.***

Под «морепользованием» мы *подразумеваем деятельность государств, физических и юридических лиц по разведке, разработке и эксплуатации морских ресурсов, военного и иного мореплавания, осуществляемого в коммерческих и некоммерческих целях, проведение научных исследований, строительство искусственных сооружений, осуществление туризма, археологии, а также и иную деятельность, направленную на достижение других целей, связанных с морскими пространствами и морским дном.*

[37] Президент Франции наиболее активно выступал за военную операцию в Ливии.

Морские пространства, включая дно и его недра, а также отношения, возникающие в связи с морепользованием, являются объектами морского права.

В качестве субъектов морского права могут выступать как государства, так и юридические и физические лица.

По субъектному составу, порядку принятия и иным характеристикам нормы морского права могут быть разделены на три группы:

нормы международного морского публичного права;

нормы международного морского коммерческого права;

нормы внутреннего законодательства конкретного государства[38].

Нормативный массив морского права состоит из различных по характеру норм[39]. Согласно ст. 53 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. норма общего международного права, которая принимается и признается международным сообществом государств в целом как норма, отклонение от которой недопустимо и которая может быть изменена только последующей нормой общего международного права, носящей такой же характер, признается императивной нормой (лат. — jus cogens), и на этом основании формулируются принципы международного права.

Принципы международного права — это руководящие правила поведения субъектов, возникающие как результат практики международных отношений и получившие юридическое закрепление в общепризнанных и универсальных источниках международного права. Принципы международного права признаются в качестве императивных норм, т.е. норм международного права, имеющих обязательный характер для всех субъектов, и их действие распространяется на весь комплекс международных отношений, включая области, которые по каким-либо причинам не урегулированы конкретными нормами.[40]

Основные принципы международного публичного права зафиксированы в ст. 2 Устава ООН, и их содержание дополнительно раскрывается в Декларации о принципах, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН, принятой Генеральной Ассамблеей ООН 24 октября 1970 г., а также в Декларации принципов, которыми государства-участники должны руководствоваться во взаимных отношениях, содержащиеся в заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1 августа 1975 г.

Для поддержания международного мира и безопасности, развития дружественных отношений между нациями члены ООН на основе ст. 2 Устава действуют, в частности, в соответствии с принципами:

1) суверенного равенства всех ее членов;

2) добросовестного выполнения принятых на себя обязательств;

3) разрешения международных споров мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир и безопасность и справедливость;

4) неприменения силы в международных отношениях или угрозы ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, не совместимым с целями Объединенных Наций;

5) невмешательства в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию любого государства.

Принцип суверенного равенства государств означает, что каждое государство обязано уважать суверенитет других участников, т.е. их право в пределах собственной территории осуществлять законодательную, административную, исполнительную и судебную власть без какого-либо вмешательства со стороны других государств, а также самостоятельно проводить

---

[38] В англоязычной специальной литературе используются более лаконичные формулировки: International Law of the sea — международное морское публичное право; Admiralty (maritime) law — международное морское частное право; Internal (State) law — внутреннее законодательство.

[39] См.: *Лукашук И. И.* Нормы международного права. М. : Спарк, 1997; *Талалаев А. Н.* Право международных договоров. М., 1980; *Shaw M.* International law. Grotius Pub. Cambridge UP, 1991.

[40] Перечисленные принципы в условиях сложившихся к началу 2017 г. международных отношений могут показаться не вполне реалистичными, особенно в том, что касается обеспечения международной безопасности. Вместе с тем, их всеобщее признание следует рассматривать не только как результат длительной исторической практики, но и как величайшее политико-дипломатическое достижение, ставшее возможным после тяжелейших испытаний Второй мировой войны.

свою внешнюю политику. В п. 1 ст. 2 Устава ООН указано, что «организация основана на принципах суверенного равенства всех ее членов». Основное международно-правовое содержание данного принципа — обеспечить юридически равное участие в международных отношениях всех государств, независимо от различий экономического, социального, политического или иного характера.

Принцип добросовестного выполнения международных обязательств, более древняя формула которого звучит как «договоры должны соблюдаться» (лат. — pacta sunt servanda), возник как международно-правовой обычай, что было связано с развитием государственности и практики заключения международных договоров. Как общепризнанная норма поведения субъектов данный принцип закреплен в Уставе ООН, преамбула которого подчеркивает решимость членов ООН «создать условия, при которых могут соблюдаться справедливость и уважение к обязательствам, вытекающим из договоров и других источников международного права». Согласно п. 2 ст. 2 Устава ООН «все члены ООН добросовестно выполняют принятые на себя по настоящему Уставу обязательства, чтобы обеспечить им всем в совокупности права и преимущества, вытекающие из принадлежности к составу членов Организации».

Согласно Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. «каждый действующий договор обязателен для его участников и должен ими добросовестно выполняться». Более того, «участник не может сослаться на положение своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора». Юридическое содержание добросовестности вытекает из текста упомянутой Конвенции, в частности из разделов «Применение договоров» (ст. 28—30) и «Толкование договоров» (ст. 31—33).

Принцип мирного разрешения международных споров. В соответствии с п. 3 ст. 2 Устава ООН «все члены ООН разрешают свои международные споры мирными средствами таким образом, чтобы не подвергать угрозе международный мир и безопасность и справедливость». Ранее, согласно ст. 2 Гаагской конвенции о мирном решении международных столкновений 1907 г., не запрещалось обращаться к войне («прежде чем прибегнуть к оружию»), не было обязанности обращаться к мирным средствам («обращаться, насколько позволяют обстоятельства») и рекомендовался весьма узкий круг мирных средств (добрые услуги и посредничество). В ст. 33 Устава ООН содержится требование, в соответствии с которым стороны, участвующие в споре, «должны прежде всего стараться разрешить спор путем переговоров, обследования, посредничества, применения арбитража, судебного разбирательства, обращения к… соглашениям или иным мирным средствам по своему выбору».

Принцип неприменения силы или угрозы ее применения. Согласно п. 4 ст. 2 Устава ООН «все члены ООН 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, не совместимым с целями Объединенных Наций». Впоследствии это положение было конкретизировано в одной из принятых резолюций ООН, а также в Декларации о принципах международного права 1970 г.; в резолюции ООН 1974 г. «Определении агрессии»; в Заключительном акте СБСЕ 1975 г.; в Декларации об усилении эффективности принципа отказа от угрозы силой или ее применения в международных отношениях 1977 г.

В соответствии с п. 4 ст. 2 Устава ООН запрещается не только применение вооруженной силы, но и невооруженного насилия, которое носит характер противоправного применения силы. Устав ООН предусматривает только два случая правомерного применения вооруженной силы:

— в целях самообороны (ст. 51);

— по решению Совета Безопасности ООН в случае угрозы миру, нарушения мира или акта агрессии (ст. 39 и 42).

Статья 51 Устава ООН применяется, только если произойдет вооруженное нападение на государство; ст. 42 используется Советом Безопасности ООН только тогда, когда рекомендованные меры невооруженного характера недостаточны. Такие действия предпринимаются воздушными, морскими или сухопутными силами, которые окажутся необходимыми для поддержания или восстановления международного мира и безопасности. Среди указанных мер можно выделить следующие:

— демонстрация;

— блокада;

— операции воздушных, морских или сухопутных сил членов ООН.

Таким образом, принцип неприменения силы предусматривает запрещение агрессивных войн. Согласно резолюции ООН 1974 г. «Определение агрессии» применение государством вооруженной силы первым может быть квалифицировано как агрессивная война, которая является международным преступлением и порождает международно-правовую ответственность государств и международную уголовную ответственность виновных индивидов. Юридическое содержание указанного принципа заключается:

— в запрещении оккупации территории другого государства;

— запрещении актов репрессий, связанных с применением силы;

— предоставлении государством своей территории другому государству, которое использует ее для совершения агрессии против третьего государства;

— организации, подстрекательстве, оказании помощи или участии в актах гражданской войны или террористических актах в другом государстве;

— организации или поощрении организации вооруженных банд иррегулярных сил, в частности наемников, для вторжения на территорию другого государства.

Принцип невмешательства во внутренние дела. В соответствии с п. 7 ст. 2 Устава ООН не имеет права «на вмешательство в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию любого государства». Указанное запрещение распространяется на действия всех участников ООН. Из этого правила есть исключение, касающееся изменения принудительных мер на основании гл. 7 Устава ООН, т.е. действия, которые могут быть предприняты в случаях угрозы миру, нарушения мира или акта агрессии.

Внимательное прочтение Устава ООН и других основополагающих с точки зрения обеспечения мира и безопасности международных документов позволяет дополнить вышеприведенные принципы, сформулированные в ст. 2 Устава ООН, и другими императивами международных отношений, к которым, в частности, можно отнести принципы территориальной целостности государств, нерушимости государственных границ, равноправия и самоопределение народов, сотрудничества государств.

Принцип территориальной целостности государств. Устав ООН запрещает угрозу силой или ее применение против территориальной целостности любого государства. Декларация о принципах международного права 1970 г. раскрывает содержание п. 4 ст. 2 Устава ООН следующим образом:

— государство обязано воздерживаться от любых действий, направленных на частичное или полное нарушение единства и территориальной целостности любого государства;

— территория государства не должна быть объектом военной оккупации, явившейся результатом применения сил в нарушение положений Устава ООН и не должна быть объектом приобретения другим государством в результате угрозы силой или ее применения;

— не должны признаваться законными какие-либо территориальные приобретения, явившиеся результатом угрозы силой или ее применения.

Принцип нерушимости государственных границ, который, например по мнению И. И. Лукашука, не получил универсального признания, а потому носит региональный характер[41], был сформулирован в Заключительном акте СБСЕ 1975 г.: «Государства-участники рассматривают как нерушимые все границы друг с другом, как и границы всех государств в Европе, и поэтому они будут воздерживаться сейчас и в будущем от любых посягательств на эти границы». Признание этого принципа

[41] *Лукашук И. И.* Международное право. Общая часть. М., 1999. С. 122.

означает также и отказ от каких-либо территориальных притязаний, т.е. государства «будут соответственно воздерживаться от любых требований или действий, направленных на захват или узурпацию части или всей территории любого государства-участника». Юридическое содержание принципа можно свести к следующим элементам:

— признание существующих границ в качестве юридически установленных;

— отказ от каких-либо территориальных притязаний на данный момент или в будущем;

— отказ от любых иных посягательств на эти границы, включая угрозу силой или ее применение.

Принцип равноправия и самоопределение народов. В п. 2 ст. 1 Устава ООН указано, что одна из важнейших целей ООН — «развивать дружественные отношения между нациями на основе уважения принципов равноправия и самоопределения народов». В ст. 55 эта цель конкретизируется, тесно увязывается с задачей повышения уровня жизни, решением международных проблем в экономической и социальной областях, в сферах здравоохранения, образования, культуры, соблюдения прав человека и т.п. Принцип равноправия и уважения, самоопределения народов получает свое подтверждение и развитие во Всеобщей декларации о правах человека 1948 г., Декларации о предоставлении независимости колониальным странам и народам 1960 г., Декларации о принципах международного права 1970 г. В Декларации принципов Заключительного акта СБСЕ подчеркнуто особое право народов распоряжаться своей судьбой.

Принцип сотрудничества государств. Принцип сотрудничества как правовая категория вытекает, в частности, из положений ст. 55 и 56 Устава ООН, согласно которым государства обязаны осуществлять международное сотрудничество в разрешении международных проблем экономического, социального, культурного и гуманитарного характера, а также поддерживать международный мир и безопасность и с этой целью принимать эффективные коллективные меры. В ст. 55 Устава ООН указывается на наличие обязанности членов ООН сотрудничать с ООН и друг с другом в достижении целей, предусмотренных Уставом ООН. Формы сотрудничества, их объем зависят от потребностей, территориальных ресурсов государств, внутреннего законодательства, принятых на себя международных обязательств и других факторов.

Современное международное морское право устанавливает нормы, отклонение от которых также невозможно, даже путем соглашения между государствами. Всеобщность официального признания указанных норм и длительная международная практика свидетельствуют о том, что в морепользовании также сложились следующие императивные нормы, которые могут быть отнесены к принципам морского права[42]:

1) свобода открытого моря;

2) справедливое разграничение (применяется при делимитации морских пространств между государствами, побережье которых смежно или противолежаще);

3) иммунитет военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях;

4) обязательность доступа к морю государств, не имеющих к нему выхода;

5) запрет пиратства и работорговли.

Нормы международного морского права неоднородны по содержанию и форме. Их можно классифицировать по различным основаниям (например, в разделе «Классификация норм международного права» учебника по международному праву Ю. М. Колосова и В. И. Кузнецова нормы международного морского права делятся на универсальные (регулируют отношения всех субъектов) и по способу (методу) правового регулирования — на диспозитивные и императивные)[43]. По форме они делятся на два вида: документально закрепленные и существующие без фиксации в каком-либо правовом документе (акте).

По субъектно-территориальной сфере действия нормы морского права можно разделить на универсальные, региональные, локальные и внутригосударственные.

Универсальные нормы — это правила, регулирующие отношения, объект которых представляет всеобщий интерес, и

[42] Юридическое содержание принципов морского права излагается в последующих разделах книги.

[43] *Колосов Ю. М., Кузнецов В. И.* Международное право. М. : Международные отношения, 1996.

признанные подавляющим большинством или всеми государствами. Признаки, присущие универсальным нормам, объединены причинно-следственной связью. Нормы признаются большинством или всеми государствами потому, что в объекте регулируемых ими отношений заинтересованы все государства.

Региональные нормы — это правила, регулирующие отношения в рамках определенной группы государств или имеющие вполне определенный пространственный предел действия.

Локальные нормы регулируют двусторонние или многосторонние отношения между государствами по вполне конкретному предмету отношений и могут быть использованы для конкретизации содержания более общих норм и обеспечения эффективности их действия.

По характеру субъективных прав и обязанностей различаются обязывающие нормы, фиксирующие обязательство совершить указанные действия (например, оповестить о ядерной аварии), запрещающие — предписывающие воздерживаться от признанных противоправными действий (например, не производить бактериологическое оружие), управомочивающие (например, признание права каждого государства на морские научные исследования).

Наконец, применяется деление норм на материальные, устанавливающие права и обязанности участников правоотношений, и процессуальные, регламентирующие организационно-процедурные аспекты реализации материальных норм (например, порядок деятельности международных органов, судебных учреждений, согласительных комиссий и т.п.).

Проблема соотношения различных норм является важной для всякого права, в том числе и международного. Различия в применении правовых норм к конкретным случаям межгосударственных отношений на море обусловлены отличием реальных отношений, возникающих в процессе эксплуатации морских пространств от действующей нормативной модели. Юридическая функция общих норм заключается в нормативном регулировании отношений между субъектами международного права. Указанные нормы представляют собой единый общеобязательный масштаб поведения субъектов и служат оценочным критерием деятельности в межгосударственной сфере. Сам факт их существования определяет оценку деятельности как правомерной или неправомерной и таким путем ее соответствия интересам взаимодействующих субъектов и более широкого круга государств[44].

Вместе с тем реальные отношения, складывающиеся по поводу использования морских пространств, всегда богаче, разнообразнее и динамичнее общей международно-правовой нормативной модели. Различия между ними в какой-то степени нивелируют частные (индивидуальные) или специальные нормы[45].

В энциклопедических источниках под «специальными нормами» права понимаются те, которые действуют в отношении определенной категории лиц, органов или организаций[46]. В данном издании под специальной мы понимаем норму, которая, будучи по своему характеру как международной, так и внутригосударственной, регулирует отношения между субъектами при наличии дополнительных названных в ее гипотезе фактов, обусловливающих действие специального, а не общего правила.

Специальные нормы призваны существенно дополнять и детализировать общие нормы, однако в какой-то мере они и ограничивают последние, создавая конкуренцию или противоречия, которые теоретически должны разрешаться в пользу общих норм. Тем не менее на практике, если общая и специальная нормы конкурируют, то мореплавателю приходится соблюдать норму специальную. В частности, такие примеры можно найти в отношении правил прохода через территориальное море государственных судов или судов, имеющих специальные характеристики, а также в отношении установления прибрежными государствами ограничений на плавание в определенных районах территориального моря.

Что касается морского частного права, то кроме перечисленных выше общих принципов международного публичного права оно оперирует и специальным принципом, который может быть сформулирован как принцип автономии воли сторон. Под автономией воли принято понимать институт, объединяющий нормы, которые регулируют вопросы, возникающие вследствие

---

[44] *Лукашук И. И.* Нормы международного права в международной нормативной системе / Институт государства и права РАЕН. М. : Спарк, 1997. С. 115.
[45] Юридический энциклопедический словарь / под ред. А. Сухарева. М. : Советская энциклопедия, 1987. С. 196.
[46] Энциклопедический юридический словарь / под ред. В. Крутских. М. : ИНФРА-М, 1998. С. 254.

заключения сторонами договора соглашения о праве, применимом к их отношениям.

Нормы морского коммерческого права имеют ту же природу, что и нормы международного частного права. Последние принято называть коллизионными, конфликтными, отсылочными или правоприменительными.

Назначение коллизионных норм заключается в определении права, которое должно быть применено к отношениям, возникающим в условиях международного общения, когда на регулирование таких отношений может претендовать правопорядок нескольких государств и необходимо разрешить возникшую коллизию. Коллизионные нормы частного права разрешают эту коллизию, подчиняя отношения с иностранным элементом праву определенной страны.

Согласно традиционному представлению нормы международного частного права включают два основных элемента:

— объем — указание на те отношения, к которым должна применяться коллизионная норма;

— привязка — указание на подлежащее применению право (международное, своей страны или иного государства).

Во втором случае речь идет, как правило, на указание конкретного общего признака, на основании которого определяется применимое право. Такие общие признаки сводятся к следующим шести формулам прикрепления:

1) личный закон участников отношений (закон гражданства, закон национальности юридического лица, закон местонахождения или местожительства) — lex personalis;

2) закон места нахождения имущества — lex rei sitae;

3) закон места совершения акта (правомерного — при сделках, неправомерного — при деликтах) — lex loci actus;

4) закон места осуществления деятельности — lex loci activitis;

5) закон суда (арбитража), разрешающего спор, — lex fori;

6) закон, с которым данное отношение наиболее тесно связано, — lex causae.

Принято различать национально-правовые и международно-правовые коллизионные нормы. Различие проявляется как в сфере действия, так и применения. Сфера действия коллизионных норм, предусмотренных международным договором, значительно шире, так как они применяются всеми участниками международных договоров при полном тождестве их редакции.

Кроме того, коллизионные нормы делятся на диспозитивные, императивные и относительно императивные. Императивная норма означает недопустимость отступления от предусмотренных обязательств, а диспозитивная подразумевает автономию воли сторон при заключении международных сделок. Относительно императивные — это нормы, отступление от которых допускается при наличии определенных, заранее зафиксированных условий.

Коллизионные нормы также могут быть разделены на односторонние и двусторонние. Первые определяют пределы применения только одного, обычно собственного, права, вторые сформулированы более широко и устанавливают пределы применения как отечественного, так и иностранного права.

Исходя из содержания и назначения, коллизионные нормы могут быть дополнительными (или субсидиарными). Особенность таких норм заключается в их установлении пока только для отношений договорного права с учетом того, что именно в этой области возникают наиболее сложные спорные вопросы.

Особую и пока немногочисленную группу норм составляют те, которые содержат отсылки не к праву какой-либо страны, а к положениям соответствующего международного договора, устанавливающего унифицированную коллизионную привязку по конкретному вопросу.

Реализация норм международного права в национальном законодательстве осуществляется в определенных правовых формах, которые можно классифицировать в зависимости от вариантов непосредственного применения:

1) самостоятельное применение норм международных договоров и иных источников без прямого участия норм национального законодательства, но не вне сферы их воздействия;

2) совместное применение норм международных договоров и «родственных» норм национального законодательства, что связано с функционированием обозначенных выше правоприменительных комплексов;

3) приоритетное применение норм международных договоров вместо норм национального законодательства при их взаимном несоответствии, т.е. в коллизионных ситуациях.

В большинстве государств нормы международного частного права, и морского в частности, содержатся в различных отраслях внутреннего права и, следовательно, в различных нормативных актах. Немногие государства имеют единые кодифицирующие акты в области международного частного права, в связи с чем в развитии нормативной базы частного права все более решающую роль играют международные договоры, поскольку они позволяют создать унифицированные нормы не только коллизионно-правового, но и материально-правового характера. Международная унификация позволяет устранять объективно существующие различия в правовом регулировании гражданско-правовых отношений в каждом государстве. Данное обстоятельство создает предпосылки для единообразия правоприменительной практики, а следовательно, для широкого развития экономических и иных связей между субъектами различных государств.

Реализация норм морского права представляет собой процесс, когда соответствующие субъекты, которым адресована норма, действуют в согласии с ее положениями. Нередко требуются дополнительные правовые и (или) организационные меры со стороны государств для своевременного, всестороннего и полного осуществления норм морского права. Тогда процесс реализации может включать два вида деятельности:

а) правовое и организационное обеспечение реализации, включающее обеспечительное нормотворчество, контроль и право применения;

б) непосредственная фактическая деятельность по достижению социально значимых результатов (например, пресечение незаконного рыболовства или запрет на добычу минеральных ресурсов), в результате которой субъекты достигают определенного состояния, сохранения или упразднения предмета или явления.

Государства должны обеспечить согласование их законов и практики с обязательствами по международному праву. Реализация норм международного права — проблема не только сугубо юридическая, но также социальная и политическая. Задача морского права — закрепление в юридической форме прав и обязанностей субъектов и обеспечение функционирования определенной системы отношений. В связи с этим эффективность международного права и его норм зависит, в конечном счете, от наличия соответствующих политических, социальных, экономических и других предпосылок — от состояния самих международных отношений и внутригосударственного правопорядка.

2.3. Источники морского права

Под источником права в юридической науке принято понимать формы закрепления правил поведения субъектов права. Как совокупность общеобязательных норм или правил поведения право может найти выражение в двух основных формах, которые поэтому называют **источниками права**; это **обычай и закон**.

Обычай — это непосредственное проявление общественного правосознания, норма, свидетельствующая о своем существовании самим фактом ее неуклонного применения. Закон — сознательное и ясно сформулированное повеление уполномоченной на это власти. Из двух указанных форм древнейшим является обычай, и долгое время все право имело характер **обычного права**.

В соответствии с положениями п. 1 ст. 38 Статута Международного суда ООН суд обязан решать переданные ему споры на основании международного права и применяет:

а) международные конвенции, как общие, так и специальные, устанавливающие правила, определенно признанные спорящими государствами;

б) международный обычай как доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы;

в) общие принципы права, признанные цивилизованными нациями;

г) судебные решения и доктрины наиболее квалифицированных специалистов по публичному праву различных наций в качестве вспомогательного средства для определения правовых норм.

Международное морское публичное право находит свое выражение в двух основных формах — международном обычае и международном договоре.

Для морского частного права характерны следующие основные источники: международные обычаи; международные договоры и внутригосударственное законодательство.

Национальное законодательство в области морского права действует в пределах каждого отдельного государства и является результатом реализации нормотворческой функции государственных органов, которая воплощает, в конечном счете, цели и интересы различных слоев гражданского общества данного государства. Иерархия источников морского права конкретного государства устанавливается национальным законодательством. Страны, практикующие английскую правовую систему, таковыми признают судебные прецеденты, правовой обычай и закон. Другие страны склонны применять иную иерархию источников и к основным источникам относят закон, обычай и судебную практику (последняя не во всех странах признается источником права).

Международные обычаи характеризуются тем, что носят неписаный характер, их нормативное содержание формируется на протяжении более или менее длительного периода времени, служащего доказательством «всеобщей практики», отражающейся в правоприменительной практике: в решениях международных судебных и арбитражных органов, в резолюциях международных организаций. Данные документы выступают в качестве подтверждения существования международного обычая в целом или наличия его отдельных элементов.

В большинстве государств нормы международного частного права содержатся в различных отраслях внутреннего права, а значит, в различных нормативных актах. Лишь немногие государства имеют единые кодификационные акты в области частного права. Вместе с тем обеспечение мирохозяйственных связей понуждает к выработке унифицированных источников, причем не только коллизионно-правового, но и материально-правового характера, что должно создавать предпосылки для единообразия правоприменительной практики, а следовательно, широкого развития экономических и иных связей между субъектами различных государств.

2.3.1. Договорные источники международного морского права

Историки ссылаются на то, что первый известный международный договор был подписан около 2100 г. до н. э. между городами-государствами, расположенными в Месопотамии, — Лагаш (Lagash) и Умма (Umma). Стороны поставили свои «подписи» на пограничном камне, обозначающем взаимно признаваемую границу. Тысячу лет спустя, в 1278 г. до н. э., египетский фараон Рамзес II подписал договор с царем хеттов Хаттушилом, и именно этому договору многие авторы отдают первенство.

Современные отношения, связанные с основными видами морепользования и деятельности в море, регулируются значительным количеством договоров по морской проблематике. По некоторым подсчетам, на всемирном и региональном уровнях действует более 450 договоров, регулирующих различные аспекты деятельности человека на море, включая рыболовство, военное мореплавание, транспортировку грузов, предотвращение загрязнения морской среды и т.д.[47]

Международные договоры являются результатом согласования воли двух и более государств, принимающих в них участие, т.е. представляют собой соглашение государств относительно признания норм в качестве юридически обязательных

[47] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. 2001. Март. С. 10.

правил поведения. Государства-участники могут выполнить свои международные обязательства путем прямой инкорпорации международного договора в свое внутреннее право или же путем издания отдельных внутригосударственных актов на основе договора.

Как уже отмечалось, правовой режим Мирового океана был объектом изучения и борьбы на протяжении двух прошлых столетий. В какой-то мере этот процесс завершился подписанием КМП-82, которая вступила в силу 16 ноября 1994 г. и включила в себя ряд действующих международных обычаев и положений конвенций по морскому праву 1958 г., некоторые из которых были уточнены и дополнены с учетом современных условий. Однако наряду с такого рода положениями III Конференция ООН по морскому праву приняла во внимание новые факторы международного развития и включила в КМП-82 много новых понятий, таких, например, как «исключительная экономическая зона», «район морского дна», «проливы, используемые для международного судоходства», «архипелажные воды», и определила правовые режимы для районов, к которым применяются указанные понятия.

Данный международный договор действительно является универсальным по количеству стран, его ратифицировавших, и объему разрешенных проблем, связанных с делимитацией, статусом и регламентацией использования Мирового океана. Конвенция, с одной стороны, гарантировала защиту экономических интересов прибрежных государств, установив статус исключительной экономической зоны, а с другой — обеспечила допуск к разработке ресурсов района морского дна за пределами национальных юрисдикций; она подтвердила и дополнила свободы открытого моря и права всех судов, включая военные и государственные корабли, осуществлять мореплавание в международных проливах и каналах.

Вместе с тем следует отметить, что Конвенция оставила без ответов достаточно большое количество вопросов, связанных, например, с подводным мореплаванием, очень вяло отнеслась к правовому регулированию мореплавания судов, снабженных ЯЭУ, не решила проблемы правового статуса военного летательного аппарата и затонувших объектов, а также применения силы в ответ на неправомерные притязания или действия, могущие наносить ущерб «добропорядочному и законопослушному пользователю морских пространств».

Без учета преамбулы и введения КМП-82 состоит из следующих взаимосвязанных частей: «Территориальное море и прилежащая зона» (ч. II), «Проливы, используемые для международного судоходства» (ч. III), «Государства-архипелаги» (ч. IV), «Исключительная экономическая зона» (ч. V), «Континентальный шельф» (ч. VI), «Открытое море» (ч. VII), «Режим островов» (ч. VIII), «Замкнутые или полузамкнутые моря» (ч. IX), «Право государств, не имеющих выхода к морю, на доступ к морю и от него и на свободу транзита» (ч. X), «Район» (ч. XI), «Защита и сохранение морской среды» (ч. XII), «Морские научные исследования» (ч. XIII), «Разработка и передача морской технологии» (ч. XIV), «Урегулирование споров» (ч. XV), «Общие положения» (ч. XVI) и «Заключительные положения» (ч. XVII).

В резолюции 55/7 от 30 октября 2000 г. Генеральная Ассамблея ООН подчеркнула важное значение увеличения количества государств — участников КМП-82[48] и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции для достижения целей универсального участия. Хотя темпы сдачи на хранение документов о ратификации или присоединении заметно замедлились, после опубликования доклада 2000 г. (A/55/61).[49] На ноябрь 2016 г. общее количество государств, ратифицировавших КМП-82, составило 168[50].

Соглашение об осуществлении части XI КМП-82 было принято 28 июля 1994 г. (резолюция 48/263 Генеральной Ассамблеи ООН) и вступило в силу 28 июля 1996 г. Соглашение подлежит толкованию и применению совместно с КМП-82 как единый акт, и в случае какого-либо несоответствия между Соглашением и ч. XI КМП-82 преимущественную силу имеют

[48] Из прибрежных государств 16 пока не стали участниками КМП-82: два государства в Африканском регионе (Ливийская Арабская Джамахирия и Эритрея), восемь государств в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Израиль, Иран (Исламская Республика), Камбоджа, КНДР, Ниуэ, Объединенные Арабские Эмираты, Сирийская Арабская Республика и Турция), одно государство в Северной Америке (США) и пять государств в Латинской Америке и Карибском бассейне (Венесуэла, Колумбия, Перу, Сальвадор и Эквадор).

[49] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. С. 12.

[50] URL: http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm

положения Соглашения. После 28 июля 1994 г. любая ратификация Конвенции или присоединение к ней является одновременно выражением согласия на обязательность Соглашения. Кроме того, никакое государство или субъект права не может выразить согласие на обязательность для него Соглашения, не выразив до этого или не выражая одновременно с этим согласия на обязательность для себя КМП-82.

На ноябрь 2016 г. Соглашение об осуществлении части XI ратифицировано 150 государствами, однако остается еще ряд стран, которые, ратифицировав КМП-82, не являются его участниками. К числу государств, которые продолжают применять Соглашение де-факто, относятся: Бахрейн, Бутан, Босния и Герцеговина, Бурунди, Гамбия, Гвинея-Бисау, Джибути, Доминика, Египет, Иран, Ирак, Камбоджа, Колумбия, Коморские Острова, КНДР, Конго, Ливия, Мали, Маршалловы острова, Перу, Сан-Томе и Принсипи, Сальвадор, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Сирия, Сомали, Судан, Эритрея и некоторые другие.

Что касается Соглашения об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г., то свои документы о ратификации или присоединении на ноябрь 2016 г. сдало 83 государства. Самую последнюю информацию о статусе КМП-82 и упомянутых соглашениях можно получить на сайте ООН[51].

Принятие указанных соглашений следует рассматривать как результат усилий по повышению действенности управления ресурсами Мирового океана за счет перенаправления политических дебатов на те вопросы морепользования, которые необходимо решать в срочном порядке на основе совершенствования сотрудничества и международной координации.

Принятие и одобрение КМП-82 справедливо рассматривается подавляющим числом государств как значительный вклад в прогрессивное развитие и кодификацию международного права, в дело укрепления законности и правопорядка в Мировом океане, сохранения мира и международной безопасности. Конвенция — это крупное достижение за всю историю кодификации не только международного морского права, но и международного права в целом. Естественно, если все участники КМП-82 станут относиться с должным уважением к достигнутому таким путем компромиссу, то ее значение для укрепления и развития мирных, дружественных отношений государств на морях и в океанах будет как позитивным, так и долговременным.

ГЛАВА 3.
ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ПРЕДЕЛЫ И ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ И МОРСКОГО ДНА

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** основные положения морского права, имеющие отношения к делимитации морских пространств и их правовому режиму, правовой режим внутренних вод, территориального моря, ИЭЗ, международных проливов, морского дна и приполярных пространств;

— **уметь** оценивать законодательную практику прибрежных государств по делимитации и установлению режима прибрежных вод, плавания проливами, морского дна и пространств Арктики и Антарктики;

— **владеть** методикой делимитации морских пространств и навыками нанесения морских границ на морские карты.

3.1. Понятия «внутренние воды» и «территориальное море»

В КМП-82 не дается определение понятия «внутренние воды», а лишь указывается на то обстоятельство, что на эти

[51] URL: http://www.un.org

пространства распространяется суверенитет прибрежного государства.

Анализ положений Конвенции позволяет констатировать, что к внутренним водам государства следует относить водные пространства, расположенные в сторону берега от внешнего предела внутренних вод. По смыслу ст. 8 указанной Конвенции, внешняя граница внутренних вод совпадает с исходными линиями, принятыми прибрежным государством для отсчета ширины территориального моря.

К «территориальному морю» (территориальным водам) следует относить морские пространства, примыкающие к территории прибрежного государства, на которые оно вправе распространить свой суверенитет. В силу требований ст. 3 КМП-82 ширина территориального моря не может быть больше предела, превышающего 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с Конвенцией. Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря (ст. 4).

3.1.1. Границы территориального моря и методы установления исходных линий

В Древнем Риме границей морского побережья считалась линия наибольшего прилива, что, вероятно, объяснялось воззрениями римлян на море как на преграду, воздвигнутую природой между землями и народами. Береговая черта, согласно римскому праву, тем и отличалась от моря, что представляла предел, до которого достигает вода[52].

По-видимому, выбор правомерной исходной базы отсчета внешних пределов морских пространств и есть тот краеугольный камень всех споров и притязаний, о который морские державы начали спотыкаться сразу, как только сама по себе простая идея о праве на примыкающий к побережью морской пояс, родившаяся в Средние века, переросла в первые межгосударственные споры о возможности реализации своих прав в водах этого пояса. Разногласия проявились вначале при заключении англо-французских договоренностей о рыбной ловле 1839 г., а затем в дебатах по англо-американскому спору о рыболовстве у берегов Ньюфаундленда[53].

Изначально самым естественным и распространенным являлся способ так называемой параллельной трассы (англ. — The method of the trace parallel), при котором внешняя граница полосы территориальных вод следует параллельно всем извилинам берега.

Автор не ставил перед собой цель выявить исторические причины определения базы отсчета и предела ширины территориального моря. Вместе с тем уместно заметить, что проведенное исследование национальных актов периода становления норм иностранного морского законодательства, прежде всего европейского, вкупе с предшествующим этому периодом кодификаций морских обычаев в трудах наиболее известных исследователей-маринистов (например, в трудах И. Клюбера[54], Х. Оппенгейма[55], документах Верховного трибунала Пруссии от 25 ноября 1866 г.[56], собранных Л. Гесенером, позволяют констатировать, что изначальным местом отсчета морского пояса, известного сегодня как «территориальное море», было место установки береговой или крепостной артиллерии, ибо господствующей была идея о том, что власть над землей оканчивается там, где оканчивается действие оружия (лат. — Terrare potestas finitur ub finitur armorum vis).

Позднее исходными стали считаться линии наименьшего прилива и наибольшего отлива, причем начиная с середины XVIII в. преобладало последнее понятие, которое мы находим в англо-французском договоре от 11 ноября 1867 г., а также в договоре между этими же странами от 2 августа 1939 г. о рыбной ловле в Ла-Манше. Такой же метод был применен в почитаемом многими как один из первых морских законов английском акте «Об юрисдикции в территориальных водах» 1878 г., а

[52] *Овчинников И.* Территориальное море. Морской сборник. СПб., 1899. Т. 1. С. 51.
[53] См.: Решение арбитражного трибунала, 1910 // Советское государство и право. 1952. № 8.
[54] *Kluber I. F.* Europaisches V. 1 Ausg. 1919. P. 130.
[55] *Oppenheim H. B.* System des Volkerrechis 2. Ausg. Stuttgart; Leipsing, 1866. P. 128.
[56] *Gessner L.* Le droit des nentres sur Mer. 2 ed. Berlin, 1876. P. 22—23.

также в международных договорах, заключенных в Гааге 6 мая 1882 г.

К началу XIX столетия в законодательствах государств Западной Европы, России и США сложилась практика использования линии наибольшего отлива в качестве базы отсчета внешнего предела территориальных вод. В то же время в некоторых случаях государства стали стремиться к соединению наиболее выступающих в море точек побережья отрезками прямых линий. В 1935 г. этот способ, получивший название «метод проведения прямых базисных линий» (англ. — The straight base-lines method), был довольно широко применен в законодательстве Норвегии, что послужило причиной возникновения спора с Великобританией по поводу рыболовства и, как следствие этого, вопрос в 1951 г. стал предметом рассмотрения Международного суда.

Впоследствии итог работы Международного суда по рассмотрению спора между Норвегией и Великобританией послужил основой для принятия первого «морского» договора универсального характера — Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. В дальнейшем методика установления исходных линий получила свое развитие в КМП-82, закрепляющей два метода, которыми может пользоваться прибрежное государство для установления исходных линий, служащих базой отсчета внешнего предела территориального моря:

1) использование линии наибольшего отлива вдоль берега, которая должна быть указана на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба;

2) использование прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки побережья.

В ст. 14 указанной КМП-82 допускается поочередное использование любого из вышеназванных методов, в зависимости от различных условий.

Анализ отечественной и зарубежной законодательной практики современности позволяет утверждать, что с целью установления внешнего предела распространения своего суверенитета и юрисдикции на море государства используют юридические приемы, которые можно разделить на следующие группы:

1) метод отсчета точно не устанавливается;

2) применяется метод нормальных исходных линий;

3) применяется метод прямых исходных линий;

4) используется сочетание методов нормальных и прямых исходных линий.

Первый метод отмечается в государствах, которые сравнительно недавно начали развивать свое морское законодательство (Кения, Танзания, Ливия и т.д.).

Второй характерен для тех стран, побережье которых достаточно полого (Гватемала, Гондурас, Южно-Африканская Республика и т.д.) или пологость сочетается с несколькими заливами, где государства стремятся провести прямые исходные линии, доказывая историчность ограничиваемых такими линиями вод (США, Канада).

Метод прямых исходных линий как преобладающий даже там, где побережье имеет пологий характер или не удовлетворяет требованиям, предъявляемым к «юридическим заливам», продолжает использоваться как вполне легитимно, по решению Международного суда (Норвегия), так и возбуждая протесты со стороны других государств (Италия, Греция, Куба, Португалия).

И наконец, весьма дифференцированно этот метод сочетается с методом нормальных исходных линий в законодательствах Великобритании, ФРГ, Швеции и некоторых других государств.

3.1.2. Нормальные исходные линии

Ни действовавшие ранее Женевские конвенции 1958 г., ни КМП-82 не дают ясного и точного определения понятия «нормальные исходные линии». В ст. 5 КМП-82 сказано, что «нормальной исходной линией для измерения ширины терри-

ториального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным государством морских картах крупного масштаба».

Единого стандарта определения линии наибольшего отлива не существует. На основании исследований, проведенных Комитетом ООН, можно утверждать, что «это линия соприкосновения уровня низкой воды с берегом или линия вдоль побережья или берегового участка, которую достигает отлив»[57].

Ключевым в определении прохождения линии наибольшего отлива на морских картах является понятие «нуль глубин»; заметим, что государства по-разному истолковывают этот термин. Так, Великобритания и Италия за нуль глубин принимают средний уровень малых сизигийных вод; Франция, Бразилия и Испания — наинизший уровень малых сизигийных вод; США, Швеция и Нидерланды — средний уровень всех малых вод; Россия на неприливных морях — средний многолетний уровень, а на приливных — наинизший теоретический уровень.

По-видимому, следует согласиться с мнением международных экспертов, исследования которых касались существа вопроса о том, что государства могут принимать за нуль глубин приблизительные наибольшему отливу линии.

Кроме указанного выше обстоятельства, есть еще одно, не получившее юридического закрепления в международных договорных источниках, но имеющее весьма важное практическое значение. Речь идет об определении линии наибольшего отлива в приполярных районах. Побережье России, Дании, Канады и Норвегии в приполярных районах представляет собой сплошные ледовые образования, спускающиеся в воду и в некоторых районах практически не подверженные сезонным перепадам температуры. В КМП-82 не оговаривается порядок отсчета ширины территориального моря от такого побережья, а рассматриваются только экологические аспекты покрытых льдом районов. Приарктические государства также не оговаривают, каким образом производится отсчет ширины территориальных вод от их покрытого льдом берега.

Применительно к «прямым» исходным линиям нас может интересовать, по сути, лишь одно обстоятельство или, если так можно выразиться, классификационный признак берегового ледяного образования — его неподвижность, поскольку в этом случае можно сравнивать внешний край ледника с береговой линией, не подверженной колебаниям при приливно-отливных явлениях, а также сезонного цикла.

Если признать подобные рассуждения справедливыми, то вполне обоснованным представляется использование внешнего края заберега или стамухи для отсчета внешнего предела территориального моря, тем более что истории известны прецеденты такого законотворчества[58].

Обобщая сказанное, следует заметить, что метод нормальных исходных линий, согласно современной практике, однозначно применим к пологим участкам побережья и, являясь наиболее бесконфликтным, дает прибрежному государству достаточно широкие возможности в выборе метода определения нуля глубин и линии наибольшего отлива на издаваемых им картах.

3.1.3. Прямые исходные линии

По-видимому, впервые концепция использования отрезков прямых для соединения наиболее выдающихся в сторону моря точек (мест) побережья нашла свою разработку в материалах заседания Международного суда по поводу англо-норвежского спора о рыболовстве 1951—1952 гг.[59] Разработанная тогда и уточненная впоследствии идея использования метода прямых исходных линий нашла свое воплощение в ст. 4 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и, позднее, в ст. 7 КМП-82.

---

[57] The Law of the Sea. Baselines. N. Y., 1989. P. 58.

[58] Законом Российской империи 1911 г. «Об установлении правил о морском рыбном промысле в Приамурском Генерал-губернаторстве» было определено, что «территориальные воды должны отсчитываться не от берега, а от края береговых стоячих льдов».

[59] Summaries of Judgments, Advisory opinions and orders of the International Court of Justice 1948—1991 / United Nations. N.Y., 1992. P. 21—23.

Обзор систем прямых исходных линий, установленных законодательствами прибрежных государств, свидетельствует о широком диапазоне географических ситуаций, в которых применяются прямые исходные линии. Вместе с тем их установление не всегда может быть признано правомерным, что приводит к взаимным межгосударственным претензиям. Чувствительность, с которой большинство стран воспринимает «чужие» исходные линии, объясняется тем, что каждая такая линия «создает» внутренние воды, где территориальный суверенитет действует без изъятий, действующих применительно к территориальному морю. Иными словами, это чуть ли не единственный сегодня способ легитимного увеличения собственной территории, нередко дающий ее весьма значительный «прирост». Например, Бирма провела 222-мильную исходную линию в заливе Мартабан (англ. — Martaban) и образуемые таким образом ее внутренние воды (а значит, ее территория) увеличились на 14 300 квадратных миль (территория, равная территории Дании)[60].

Наиболее энергично на подобное национальное правотворчество реагировали США, которые к концу 1980-х гг. опротестовали 25 из объявленных систем прямых исходных линий.

Некоторые американские исследования содержат утверждения о том, что «международное право разрешает государствам — в ограниченных географических ситуациях — отмерять территориальное море и другие национальные морские зоны от прямых исходных линий, проведенных вдоль участков берега»[61]. Изучение положений КМП-82 позволяет утверждать, что указанный документ не разрешает и не отдает предпочтение нормальным исходным линиям и тем более не указывает на исключительность применения прямых исходных линий, а лишь предлагает государствам два равноправных метода отсчета ширины морских пространств в зависимости от географических особенностей побережья. При этом метод нормальных исходных линий, вполне применимый ввиду особенностей побережья одним государством (например, США), не может устроить другие (например, Россию), но отличается, по уже приводимым выше причинам, тем, что не возбуждает подозрения в желании незаконного «приращения» территорий.

Анализ законодательной практики прибрежных государств показывает, что государства по-разному описывают в своих национальных законах их понимание исходной линии. Кроме того, это не единственный способ, предлагаемый международным правом государствам с целью описания базы отсчета своих территориальных вод. Так, ст. 16 КМП-82 в качестве альтернативы допускает замену описанного выше способа изданием перечня географических координат точек для определения точного положения исходных линий с указанием основных исходных геодезических координат. Однако какой бы из установленных международным правом способов ни был выбран, возникают, как минимум, три проблемы, связанные с определением понятия «прямая исходная линия»:

— порядок проведения исходной линии на морской карте;

— определение ее максимальной протяженности;

— порядок учета особенностей побережья.

Согласно КМП-82 требуется нанесение исходных линий на официально признанные прибрежным государством морские карты крупного масштаба. Положения Конвенции выделяют, как минимум, три элемента, требующие дополнительного толкования: «морские карты», «крупный масштаб» и «официальное признание прибрежным государством».

Что же такое морская карта и каким требованиям она должна удовлетворять? Группа технических экспертов ООН дает следующее толкование понятию «морская карта»: карта, предназначенная для использования мореплавателями в навигационных целях, которая должна отображать такую информацию, как глубины, характер дна моря, конфигурация и характер побережья, опасности и средства навигационного обеспечения в стандартной форме[62]. Таким образом, примененный по тексту КМП-82 термин «морская карта» может означать специальную карту, применимую для удовлетворения целей морской навигации[63].

---

[60] Memorandum for Brent Scowsroft the White House / U. S. Department of State. 1992. 23 March. P. 11.

[61] Границы в морях. 1987. №106. 31 авг. С. 1.

[62] Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea / Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea UN. N. Y., 1989. P. 1.

[63] Более подробно по указанной терминологии см.: Hydrographic Dictionary. S. P. 32. FHB. Part 1: Glossary; A manual on tecnical aspects of the UN Convention on

Подавляющее большинство прибрежных государств показывает исходные линии на издаваемых национальным картографическим органом морских картах масштаба от 1:50 000 до 1:750 000.

Группа технических экспертов ООН по исходным линиям, а также некоторые международные организации (например, IHO) для нанесения исходных линий на морские карты рекомендуют масштаб не мельче 1:200 000. Использование именно такого масштаба следует признать наиболее эффективным, поскольку карты более мелкого масштаба могут не содержать необходимой навигационной информации (скалы, камни, осушки и т.п.), имеющей значение при использовании метода прямых исходных линий и отсчете внешнего предела ширины территориального моря.

Большинство государств при опубликовании своих исходных линий на морских картах используют проекцию Меркатора. При этом исходные линии должны представлять собой прямые линии, соединяющие характерные или отдельные точки на линии наибольшего отлива, обычно известные как поворотные точки прямых исходных линий, которые могут быть использованы в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега или в непосредственной близости от него цепь островов (КМП-82).

Сложность в дальнейшей детерминации заключается в том, что эквивалентом прямой линии на поверхности земли может быть видимая линия между двумя объектами, а в картографической терминологии под ней понимается «геодезическая линия» (т.е. линия кратчайшего расстояния между двумя точками на эллипсоиде или на любой правильной поверхности), которая выглядит практически как прямая линия на определенных проекциях карт, но в меркаторской проекции (широко используемой в морских картах) геодезическая линия представляет собой кривую, за исключением случая, когда она проходит вдоль экватора или идет в направлениях 0 или 180°. Прямая линия на таких картах может представлять собой локсодромию, ортодромию или геодезическую линию. Расхождение между ортодромической и геодезической линиями невелико, в то время как локсодромическая линия может иметь иной вид, причем чем длиннее отрезок прямой исходной линии и чем его направление ближе к углу, кратному 45°, тем существеннее различие между локсодромической и ортодромической линиями. Например, разница площади морских пространств, ограничиваемых залив Петра Великого исходной линией, проведенной способом ортодромии и локсодромии, составляет 33 квадратные мили.

Национальная практика государств пошла по пути закрепления локсодромии в качестве наиболее приемлемого способа проведения прямых исходных линий на морских картах проекции Меркатора, при этом признается достаточным для определения исходных геодезических данных поворотных точек указывать лишь систему координат, в которой эти точки наносятся.

Таким образом, все вышеизложенное позволяет сделать следующие выводы:

1. Официально признанными являются карты, которые могут быть использованы для навигационных целей (или специальные карты), содержат информацию, позволяющую судить о расположении исходных линий, изданы национальным картографическим органом (или аналогичным органом, уполномоченным государством) и сданы на хранение от имени правительства Генеральному секретарю ООН.

2. Крупным масштабом для такой карты следует признавать масштаб не мельче 1:200 000.

3.1.4. Максимальная протяженность отрезка прямой исходной линии

Основные источники международного морского права такого предела не устанавливают (за исключением архипелажных исходных линий (ст. 47 КМП-82) и применительно к определению континентального шельфа (ст. 76 КМП-82)). Пределы, приведенные в решениях Международного суда по англо-норвежскому спору о рыболовстве, применимы только к побережью Нор-

---

the 1982; Special publication No. 51. 2nd ed., Preparwed by a working Group of the fnt. Hydrographic Organization, Published by the fnt. Hydrographic Burean, 1989.

вегии и должны рассматриваться с учетом того, что решение суда было принято задолго до подписания КМП-82, впервые установившей легитимный предел ширины территориального моря в 12 морских миль. В свете изложенного, наиболее обоснованным представляется предел в 24 морские мили — удвоенный предел ширины территориального моря, применяемый в ст. 10 КМП-82 в контексте определения юридического содержания понятия «залив».

Превышение указанной длины исходной линии может иметь место, если:

— она ограничивает исторические воды;

— проведение такой прямой исходной линии связано с недопущением отдельно замкнутых участков или участков сложной конфигурации нетерриториального моря;

— исходные линии применяются государством-архипелагом.

3.2. Порядок учета географических особенностей побережья в интересах проведения исходных линий

В КМП-82 установлены не только общие правила проведения исходных линий, но и введены отдельные элементы, которые могут быть применены в зависимости от конкретных особенностей морского побережья того или иного государства. Рассмотрим те из них, которые, по нашему мнению, имеют наибольшее значение для морепользования.

3.2.1. Извилистость и изрезанность побережья

Одним из необходимых условий применения метода прямых исходных линий, согласно ст. 7 КМП-82, является наличие «глубоко изрезанного и извилистого побережья». Однако в Конвенции отсутствуют какие-либо уточняющие эти понятия критерии. Толкование данных понятий мы находим в решениях Международного суда по англо-норвежскому спору о рыболовстве, исследованиях экспертов ООН, Государственного департамента США, а также в работах некоторых ученых-международников. Стремясь ограничить широкое толкование термина «глубоко изрезанное и извилистое побережье», группа технических экспертов ООН предложила главными условиями применения метода прямых исходных линий для такого побережья считать следующие:

— применение данного метода не должно служить цели неоправданного расширения пределов территориального моря;

— такое побережье должно характеризоваться наличием, по крайней мере, нескольких вогнутостей, которые в отдельности отвечали бы критериям юридического залива[64].

Исследования экспертов основывались на решении Международного суда 1951 г. и положениях норвежского декрета 1935 г. Однако побережье Норвегии, о чем неоднократно упоминал суд при выработке своего решения, имеет «уникальную географическую конфигурацию и представляет собой исключительное явление». Пожалуй, только побережье Чили (южнее 41°) и некоторые участки побережья Канады, Дании и России обладают аналогичной конфигурацией. К тому же предложенные экспертами геометрические способы определения углубления побережья вряд ли могут получить широкое распространение из-за своей сложности.

Придерживаясь в целом мнения группы технических экспертов ООН, можно «глубоко изрезанным побережьем» считать побережье, имеющее, по крайней мере, три значительных углубления в данном месте, каждое из которых соответствует требованиям, предъявляемым к «юридическому заливу», а «данным местом» следует считать участок побережья, ограниченный максимально допустимой длиной прямой исходной линии в 24 морские мили.

Понятие «извилистость» следует считать безусловным атрибутом «глубоко изрезанного побережья», так как наличие

[64] Понятие «юридический залив» рассматривается ниже.

любого углубления (фьорд, бухта, залив) сопряжено с существенным изменением направления береговой черты. Извилистость побережья может означать такое сочетание пологих и извилистых участков, при котором последние преобладают и меняют направление побережья с углом более 20°. В качестве примера на *рис. 1* приводятся прямые исходные линии, установленные у побережья Португалии.

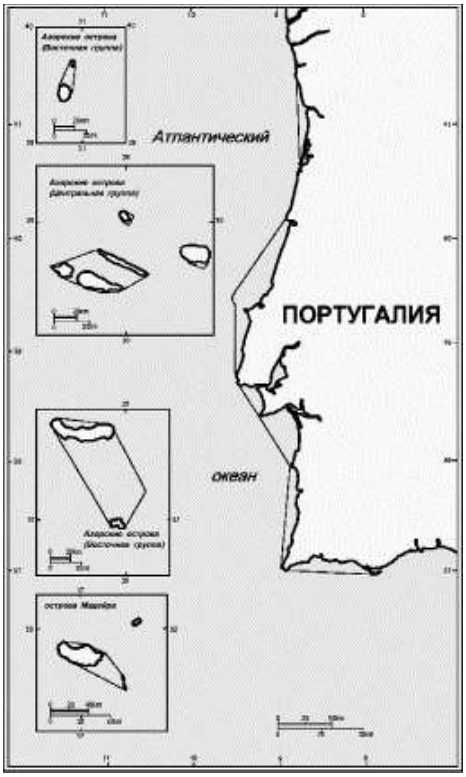


Рис. 1. Прямые исходные линии, установленные у побережья Португалии

3.2.2. Учет наличия в непосредственной близости от берега островов

В ст. 7 КМП-82 указывается на возможность использования прямых исходных линий в местах, где вдоль берега и в непосредственной близости от него имеется цепь островов. В указанной Конвенции под «островом» понимается «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при приливе» (п. 1 ст. 121 КМП-82).

Сопоставление этого определения с понятиями, применяемыми естественными науками (например, геоморфологии известны такие образования, как островок, скала, камень, риф, кекур и др.), может, в известной мере, вести к серьезной путанице и делимитационным разногласиям. На I и II конференциях ООН по морскому праву было высказано множество противоречивых точек зрения по существу данного вопроса, что не позволило конкретизировать понятие «остров», закрепленное в ст. 10 Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. Вместе с тем в КМП-82 мы находим также два других понятия, нуждающихся в соответствующей детерминации: «скала» и «цепь островов». И если первый термин получил определение[65], то второй в указанной Конвенции не раскрывается.

Основываясь на анализе практики применения государствами метода прямых исходных линий, под «цепью островов» следует понимать не менее двух расположенных рядом островов. Максимально допустимым расстоянием между островами в «цепи островов» следует считать расстояние в 24 морские мили, так как этот предел связан с максимально допустимой длиной

[65] Под «скалой» понимается пространство суши, «не пригодное для поддержания жизни человека или для самостоятельной хозяйственной деятельности» (п. 3 ст. 121 КМП-82).

прямой исходной линии.

Определяя «технику» использования метода прямых исходных линий, разработчики конвенций по морскому праву не предложили ответы еще, как минимум, на два вопроса: что понимать под «непосредственной близостью»[66] и прохождением «вдоль берега».

По-видимому, данное обстоятельство повлияло на то, что практика государств в определении протяженности прямых исходных линий различна (от 11—14 морских миль (Судан, Португалия) до 40—58 морских миль (Австралия, Куба)), а по поводу второго термина до сих пор нет ясности даже среди ученых. Так, Д. Прескотт утверждает, что острова, расположенные перпендикулярно побережью, не подпадают под термин «вдоль берега». П. Сковацци считает, что угол между цепью островов и материковым побережьем должен быть в пределах 10—45˚. Р. Ходжсон и Л. Александер, анализируя систему прямых исходных линий вдоль побережья Норвегии, пришли к выводу, что только один отрезок прямой исходной линии отклоняется на угол более 15˚.

Исходя из анализа применения метода прямых исходных линий прибрежными государствами, проделанного группой технических экспертов ООН по исходным линиям и экспертами Государственного департамента США, можно считать более или менее ясным то, что дирекционное направление[67] самых мористых островов (т.е. островов, на которых будут расположены точки поворота прямых исходных линий) не должно отклоняться более чем на 20° от противоположной боковой линии материка (включая любые замыкающие линии, которые могут надлежащим образом быть проведены поперек заливов, устьев рек и гаваней) или от общего направления противоположной береговой линии материка.

3.2.3. Непостоянство береговой линии из-за наличия дельты или других природных условий

Прямые исходные линии могут соединять соответствующие точки вдоль максимально выступающих в море линий наибольшего отлива там, где береговая линия является крайне непостоянной из-за наличия дельты или других природных условий.

Под дельтой понимается низменность в низовье реки, расчлененная разветвленной сетью рукавов и проток. На рис. 2 показана дельта реки Лены — одной из крупнейших водных артерий мира. Ни одна другая река в арктической Евразии не формирует подобную по величине дельту (площадь 32 тыс. км^2). За год Лена выносит в дельту более 500 км^3 воды и 15 млн т твердых наносов, что неизбежно изменяет рисунок берега и делает береговую линию непостоянной. Дельта Лены — это целая сеть крупных и мелких проток, каналов и озер с более чем 1500 островов различной величины.

[66] Термин «непосредственная близость» впервые был закреплен в тексте Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и используется в тексте КМП-82.

[67] Под «дирекционным направлением» понимается направление от ближайшего к материку острова, к которому применяется система прямых исходных линий, до самого мористого из цепи островов.

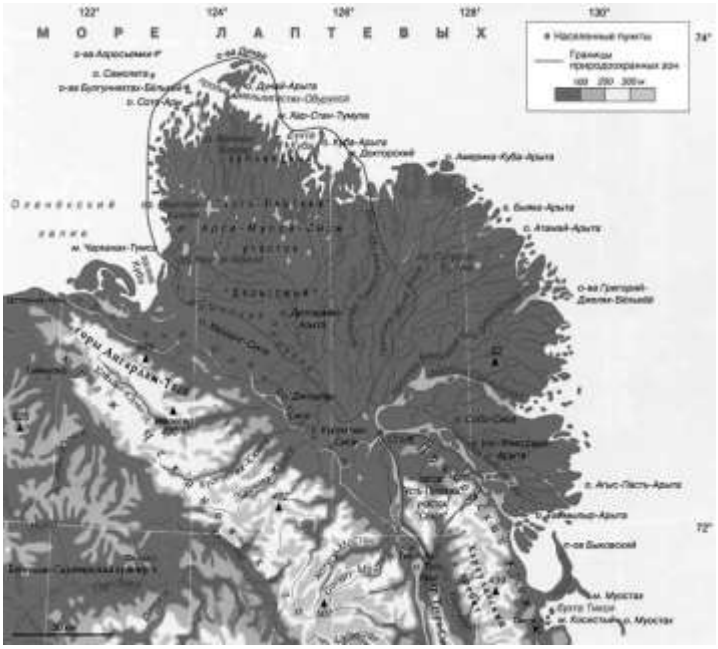


Рис. 2. Дельта реки Лена

В соответствии с положениями п. 2 ст. 7 КМП-82 там, где из-за наличия дельты береговая линия является крайне непостоянной, соответствующие точки (для их соединения отрезками прямых линий) могут быть выбраны вдоль максимально выступающей в море линии наибольшего отлива, и, несмотря на возможное последующее изменение береговой линии, указанные точки остаются действующими до тех пор, пока они не будут изменены прибрежным государством. Такая простейшая ситуация может быть осложнена спором по разграничению территориальных вод, примыкающих к дельте пограничной реки. Спор между Ираном и Ираком по поводу делимитации дельты реки Шатт Эль Араб, приведший к войне в 80-х гг. прошлого столетия — наиболее типичный случай, основанный на неадекватности подходов в делимитации территориальных вод двух государств.

3.2.4. Осыхающие при отливе возвышения

Понятие «осыхающее при отливе возвышение» в соответствии со ст. 13 КМП-82 — это «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при отливе, но покрывается водой при приливе»[68]. В п. 2 указанной статьи определяется, что «если осыхающее при отливе возвышение расположено полностью на расстоянии от материка или острова, превышающем ширину территориального моря, то оно не имеет своего территориального моря».

Одним из условий признания правомерности проведения прямых исходных линий к осыхающим при отливе возвышениям является установка на них маяков или подобных им сооружений. В качестве сооружений, «подобных маякам», технические эксперты ООН рекомендуют понимать «любые сооружения, предназначенные для безопасности мореплавания», однако практика применения этого положения прибрежными государствами весьма разнообразна, и в качестве навигационного ориентира избираются башня, купол церкви и т.п.

Таким образом, правомерным следует признать следующее: прямые исходные линии могут проводиться к крайним мористым точкам линии осушки или к возведенному на ней сооружению, если последнее является:

[68] Национальная практика некоторых государств относит к «осыхающим при отливе возвышениям» следующие геоморфологические образования: «осыхающая банка» (Великобритания), «осушка» (Ирландия), «отмель» (Сирия), «островки» (Швеция), «мель» (Египет).

а) маяком (обслуживаемым или нет), стационарно связанным с осушкой и находящимся всегда над уровнем воды;

б) любым иным техническим сооружением, стационарно связанным с осушкой и предназначенным для безопасности мореплавания.

Понятие «всеобщее международное признание», связанное с проведением прямых исходных линий к осыхающим при отливе возвышениям, в Конвенции не детерминировано и может означать отсутствие претензий со стороны иностранных государств и международных организаций при исторически последовательном применении метода прямых исходных линий к усыхающим при отливе возвышениям.

3.2.5. Заливы

Под «заливом» в КМП-82 понимается «хорошо очерченное углубление берега, вдающееся в сушу в той мере (в соотношении к ширине входа в него), что содержит замкнутые сушей воды и образует нечто большее, чем простую извилину берега. Углубление не признается, однако, заливом, если площадь его не равна или не больше площади полукруга, диаметром которого служит линия, пересекающая вход в это углубление» (п. 2 ст. 10). Максимальное расстояние между точками пунктов естественного входа в залив не должно превышать 24 морские мили. Практика применения данной статьи Конвенции прибрежными государствами показала, что можно выделить, как минимум, два элемента ее текста, требующие особого толкования:

— «хорошо очерченное углубление берега»;

— «пункты естественного входа в залив».

При рассмотрении понятия «хорошо очерченное углубление берега» правомерно считать, что при расчете площади такого углубления водные пространства лагун, бухт, губ, малых заливов и соленых озер, соединенных с этим углублением узким протоком, следует включать в площадь вод этого углубления. К примеру, побережье России в силу географических особенностей имеет такие участки, где мы находим углубления берега, представляющие залив, который узкими протоками соединен с лагунами, бухтами (лагуна станции Нерпалах на острове Котельный, лагуны Яави, Аловича, Орианда в Беринговом море, бухта Малая Медвежка в Кропотском заливе полуострова Камчатка), губами (губа Нольде в Восточно-Сибирском море), более мелкими заливами (залив Перевалочный в Охотском море) и озерами (озеро Саранное у бухты Саранная в Авачинском заливе; Большой Калыгиль в Кропоцком заливе; Вайминтагын в Беринговом море).

Что касается второго элемента, то здесь высказываются весьма гибкие точки зрения, дающие повод к довольно широкому толкованию. Так, группа технических экспертов ООН отмечает, что некоторые заливы будут иметь много точек, а некоторые только одну, а другие могут иметь такие ровные входы, которые не имеют ни одной заслуживающей внимания точки (такие примеры графически показаны на *рис. 3*). В практике государств много примеров, когда за пункты естественного входа принимаются произвольные точки. Например, в Австралии одной из точек пунктов естественного входа в залив Лэсипед (Lacepede Bay) выбрана точка на ровном участке побережья в районе Уодед Хилз (Woded Hills).

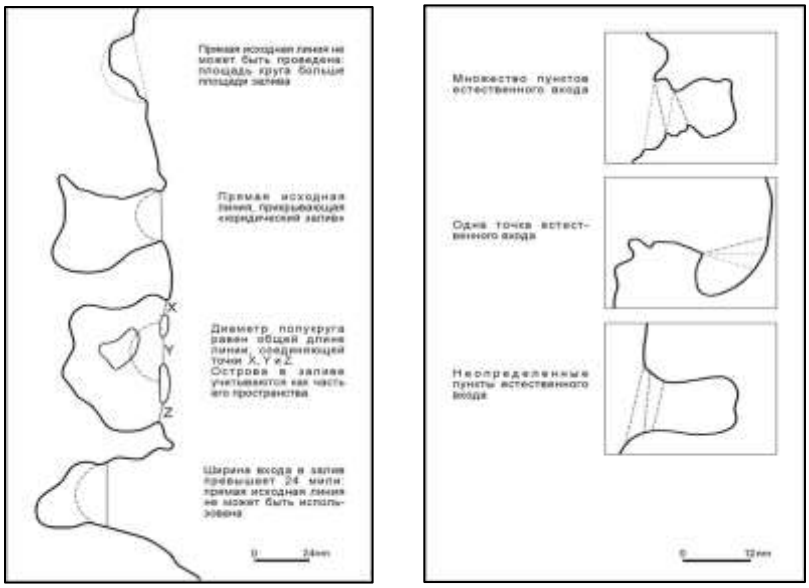


Рис. 3. Пункты естественного входа в залив исходя из различных вариантов конфигурации побережья

В том случае когда государство не определило указанные пункты, мореплавателю следует выбирать таковыми входные мысы, указанные в лоции, или же скалы и островки мористее его входа (-ов). Такая самостоятельность может быть признана не противоречащей нормам международного морского права только в том случае, если упомянутые географические названия (островок, скала, камень) подпадают под международно-правовое понятие «остров». Принимая такое образование в качестве пункта естественного входа в залив, следует иметь в виду, что данный остров должен быть обязательно соединен прямой исходной линией с материком, замыкая тем самым общую систему прямых исходных линий или, в крайнем случае, географически «формировать» его берег.

3.2.6. Исторические заливы

Попытка фиксации данного международно-правового понятия делалась еще на Гаагской конференции 1930 г.[69], однако первое одобрение экспертов проект положений об исторических заливах нашел лишь в 1958 г. и был включен в Конвенцию о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г.

В КМП-82 рассматриваемый термин употребляется в двух случаях:

1) когда указанные пространства исключаются из сферы действия ст. 10, т.е. на них не распространяются положения, установленные для обычных заливов, о которых шла речь выше;

2) когда речь идет о спорах, связанных с применением ст. 15 (делимитация территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями) и ст. 74 (делимитация ИЭЗ между государствами с противолежащими или смежными побережьями).

Привлекательность правового режима исторических заливов — полный национальный суверенитет — побудил не одно прибрежное государство пойти на объявление некоторых заливов историческими, хотя это часто вызывает протесты других государств, среди которых наибольшую активность проявляют США, заявившие дипломатические протесты 13 странам, исторические заливы которых, по мнению американского правительства, не удовлетворяют международно-правовым стандартам, а по отношению к шести из таких притязаний США проводили операции по программе FON (программа «обеспечения свобод открытого моря»). С 1979 г. к дипломатическим демаршам как «инструментам» программы прибавились военно-морские операции,

[69] *Boggs S. Wh.* Delimitation of the territorial sea // The American journal of international law. 1930. No. 3. P. 311.

включающие плавание и полеты американских военных кораблей и самолетов в спорных районах с целью демонстрации права на реализацию свобод открытого моря. Программой охвачены водные пространства, на которые претендуют 50 стран. С конца 1960-х гг. наиболее энергично эта программа применялась к СССР как в отношении установленных исходных линий, так и в отношении объявленных СССР историческими заливов, особенно в Арктике.

В материалах III Конференции ООН мы находим лишь три положения, относимых к «инструментам» оценки правомерности объявления государством того или иного залива историческим:

— значение залива и его эксплуатация только одним объявляющим государством;

— историческая длительность такого использования;

— признание других государств.

Анализ основных международно-правовых источников позволяет констатировать отсутствие каких-либо указаний на толкование этих элементов. В обширных материалах подготовки к Конференции по морскому праву 1958 г.[70] мы можем отыскать некоторые важные применительно к рассматриваемому понятию положения. В частности:

1. Изначальная идея теории исторических заливов была в том, чтобы исключить применение общего правового режима, устанавливаемого к заливам (в связи с принятием Конвенции 1958 г.), которые уже исторически эксплуатировались государством как внутренние воды. Иными словами, идея заключалась в том, чтобы нормы вновь принимаемой Конвенции не «разрушили» сложившуюся историческую практику.

2. Вводимое понятие должно было исключить притязания прибрежных государств на те акватории, которые исторически реально ими не эксплуатировались, т.е. в основе теории правомерности установления «исторических вод» подразумевался принцип: «эта бухта принадлежит мне, потому что она либо всегда мне принадлежала, либо принадлежит определенное время».

В ст. 4 Договора от 2 февраля 1897 г. между Соединенным Королевством и Венесуэлой указывалось, что «владение за давностью 50 лет является достаточной гарантией принадлежности». В арбитраже Палмаса (Palmas) обсуждался 73-летний период, в арбитраже Чамизала (Chamisal) — 47-летний. Впервые суверенные права на континентальный шельф, вызвавшие множество протестов, были заявлены в Англо-Венесуэльском договоре 1942 г. и в Декларации Трумена 1945 г. Но не прошло и 20 лет, как эти права были признаны в качестве норм международного права и зафиксированы в тексте Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 г.[71]

Примечательно, что Международный суд, рассматривавший в 1951 г. англо-норвежский спор относительно порядка установления территориальных вод, пришел к выводу, что норвежская система ограничения территориальных вод применялась твердо и беспрерывно с 1869 г., что не вызывало возражений со стороны других государств, а Великобритания более 60 лет не выступала против норвежской системы исходных линий и только 27 июля 1933 г. представила меморандум, в котором заявила свой первый формальный протест. Исходя из этого Международный суд признал правомерным норвежский декрет 1935 г. и отклонил британские притязания как несостоятельные[72].

Изучение иных национальных правовых источников не позволяет определить критерии отнесения «длительности» эксплуатации пространств, относимых к «историческим». Доктринальные источники не столько проясняют, сколько запутывают ответ на этот вопрос. Некоторые авторы вводят понятие «приобретенная давность», другие говорят о «незапамятности времен» и т.д. Так, с точки зрения Оппенгейма и Лаутернахта, приобретательную давность[73] в международном праве можно определить как «приобретение суверенитета над территорией в результате непрерывного и ненарушенного суверенитета над ней в течение такого периода, какой нужен для создания под влиянием исторического развития общего убеждения в том, что

[70] UN Conference on the Law of the Sea. Official Records. Vol. 1; Preparatory Documents Geneva 24 February — 27 April 1958.
[71] *Boggs S. Wh.* Delimitation of the territorial sea // The American journal of international law. 1930, No. 3. P. 28.
[72] *Николаев А. Н.* Проблема территориальных вод в международном праве. М. : Госюриздат, 1954. С. 126.
[73] В 1925 г. Институт международного права принял приобретательную давность в качестве принципа, приемлемого в международном праве, хотя дальнейшего развития применительно к историческим водам этот принцип не получил.

настоящее положение вещей согласуется с международным порядком»[74]. Л. Ж. Буш считал, что «применение термина «владение с незапамятных времен» указывает, по-видимому, на то, что притязания на исторические заливы можно было бы оправдать только в том случае, если суверенитет над водным районом сохранился с того времени, когда свобода морей еще была ограничена»[75]. Буркен также применял этот термин и указывал на то, что «незапамятность» означает «восхождение к далекому прошлому»[76].

Этот перечень мог бы быть продолжен, однако с той же эффективностью: применяемые учеными пояснения создавали красивые словесные формы, из которых не следовало ясных и четких критериев.

Такой же вывод можно сделать и анализируя понятие «признание других государств». Что это означает? Похвалу по поводу объявления другим государством того или иного залива историческим, отсутствие формального протеста или отказ от посылки в его воды военных кораблей, как это предусматривала упоминавшаяся выше программа США FON?

Некоторые из известных ученых (например, Буркен[77], Малек[78]) указывают на важность отсутствия возражений и претензий со стороны других государств, Джессен говорит о ярко выраженном согласии, а Жизель просто упоминает согласие как необходимое условие признания историчности.

Справедливости ради следует отметить, что некоторые научные авторитеты упоминают в своих работах еще две составляющие рассматриваемого элемента: «эффективность осуществления своих прав в исторических заливах» и их «особое географическое положение». Так, Л. Буше считает, что установление территориальных притязаний в международном праве означает:

а) явно выраженное заявление о праве на суверенитет;

б) фактическое осуществление правил, на которых основывается притязание компетентных властей государства[79].

Показателем эффективности государственной власти являются законодательные и административные меры, ясно показывающие, что данное государство считает рассматриваемый район исторического залива неотъемлемой частью своей территории. Например, эффективное осуществление суверенитета может реализовываться в сборе налогов, отчетах о переписи, составлении топографических обзоров, передаче концессий в эксплуатацию, регулярном контроле со стороны армии, флота и полиции, а также в осуществлении фактической судебной юрисдикции.

Отмечая сложность однозначной детерминации рассматриваемого выше элемента, мы вместе с тем считаем вполне оправданными выводы о том, что под историческим следует понимать залив, пункты естественного входа в который могут быть соединены прямой исходной линией с отступлением от правил, установленных в ст. 10 КМП-82. Владение с незапамятных времен таким заливом означает:

— принадлежность его берегов к территории государства, устанавливающего такой его статус;

— осуществление реальных притязаний на его пространства за счет регулярного контроля всех видов деятельности по эксплуатации его ресурсов и пограничной охране;

— такая длительность указанных притязаний, что невозможно представить доказательства иной ситуации или иного владельца и не существует лиц, которые могут предъявить Международному суду доказательства об ином использовании или владении указанными морскими пространствами.

Определение последней позиции сделано на основе изучения материалов 1902 г. по арбитражному спору между Австрией и Венгрией о прохождении границы в районе озера Мер (de La'Mer).

---

[74] *Буше Л. Ж.* Режим заливов в международном праве, Leiden-1963 / ЦВМБ. Центральное научно-переводное бюро ВМФ : пер. Л., 1966. С. 384.
[75] *Буше Л. Ж.* Режим заливов в международном праве, Leiden-1963. С. 384.
[76] Там же. С. 308.
[77] Там же. С. 308.
[78] Там же. С. 307.
[79] *Буше Л. Ж.* Режим заливов в международном праве. С. 361.

3.2.7. Особые экономические интересы

Под экономическими интересами государств применительно к использованию метода прямых исходных линий следует понимать интересы, связанные с разведкой, разработкой и сохранением как живых, так и неживых ресурсов в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также с управлением этими ресурсами.

Особенность экономических интересов заключается в том, что объектом их реализации является эксплуатация естественной среды — моря и его дна, а длительность существования — любой период, на который ссылается государство применительно к реализации своих экономических интересов.

3.2.8. Устья рек

Статья 9 КМП-82 применима к устьям рек, непосредственно впадающих в море, и неприменима к эстуариям и лиманам.

При проведении прямых исходных линий лиманы и эстуарии следует считать заливами и распространять на них действие ст. 10 КМП-82, т.е. пунктами естественного входа в лиман следует считать крайние точки входа в лиман — на косе (двух косах) и на берегу.

3.2.9. Порты и рейды

Под «портом» следует понимать районы базирования (стоянки) судов, предназначенные для обработки грузов, посадки/высадки пассажиров. Выделяют торговые, промысловые, или рыбные, порты, порты-убежища и военно-морские базы. «Наиболее выдающимися в море постоянными портовыми сооружениями» являются защищающие морскую акваторию порта защитные волноломы.

Под «рейдом» нужно понимать место для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов. Наличие рейда влияет не на установление прямых исходных линий, а на границы внешнего предела территориального моря, причем наличие такого рейда допускает в этом месте превышение максимальной ширины территориального моря свыше 12 морских миль.

3.3. Правовой режим внутренних вод

Как уже отмечалось выше, воды, расположенные между берегом и исходными линиями, составляют часть внутренних вод государства, получивших в международно-правовых источниках название «внутренние морские воды». Эти воды состоят из вод морских портов, заливов, бухт, губ, лиманов и вод исторических заливов.

Внутренние морские воды составляют часть государственной территории и полностью подчинены суверенитету прибрежного государства.

Прибрежные государства осуществляют уголовную, гражданскую и административную юрисдикцию в отношении иностранных судов (не обладающих иммунитетом), находящихся в их внутренних водах, а также в отношении лиц, находящихся на борту этих судов.

3.4. Правовой режим территориального моря

Международно-правовой режим территориального моря складывается из принципов и норм, зафиксированных в

следующих документах:

— Устав ООН;

— КМП-82;

— двусторонние соглашения по делимитации сопредельных или противолежащих территорий;

— национальное законодательство о режиме прибрежных морских вод.

Наряду с указанными выше правовыми актами, являющимися источниками международного и национального права, на режим мореплавания в территориальных водах оказывают влияние и многосторонние соглашения по вопросам обеспечения военной безопасности (договор о создании НАТО или договоры в рамках СНГ), региональные соглашения по организации различной деятельности в морских пространствах (например, Конвенция о рыболовстве в северо-восточной части Атлантического океана 1980 г.), соглашения по предотвращению загрязнения морской среды и обеспечению безопасности мореплавания.

Впервые термин «территориальные воды» нашел свое конвенционное закрепление в тексте Конвенции о воздушной навигации 1919 г., затем Гаагская конференция 1930 г. подготовила проект документа, названного «О правовом режиме территориального моря», который хотя и не стал международным соглашением, но послужил достаточно хорошим опытом, сделавшим возможным в 1958 г. подписание Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне. Указанная Конвенция впервые закрепила не только правовой режим территориального моря, распространив на последнее суверенитет прибрежного государства, но и приняла ряд положений, защищающих интересы международного судоходства.

Территориальному морю посвящена часть II КМП-82, которая состоит из четырех разделов, последовательно описывающих:

— статус территориального моря (ст. 2);

— границы территориального моря (ст. 3—16);

— порядок осуществления мирного прохода в территориальном море (ст. 17—32);

— прилежащую зону (ст. 33).

Правовой режим территориального моря закреплен в ст. 2 КМП-82, где указывается, что «суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага — его архипелажных вод на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Указанный суверенитет распространяется и на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра».

Государственный суверенитет — это присущее государственной власти верховенство на своей территории (внутренняя форма суверенитета) и независимость государства на международной арене (внешняя форма суверенитета)[80]. Юридическая наука под территориальным верховенством государства понимает его высшую власть по отношению ко всем лицам (физическим и юридическим), включая иностранных, находящимся в пределах его территории. Однако в системе международного права обладание суверенитетом не означает абсолютную и ничем не ограниченную власть одного государства в отношении другого и не исключает возможности изъятий из действия законодательства по отношению к определенной категории лиц ограничений (в соответствии с международным правом) в осуществлении юрисдикции на своей территории. Так, при осуществлении полномочий государственными органами в территориальном море объем их юрисдикции должен учитывать нормы международного морского права, а именно: право мирного прохода иностранных судов и военных кораблей и степень присущего им иммунитета.

Долгое время существовавший в международном праве вакуум в договорном закреплении предела распространения территориального моря был заполнен принятием КМП-82, в ст. 3 которой, в частности, говорится: «Каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль».

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки

[80] *Арцибасов И. Н.* Международное право. М., 1980. С. 146.

исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Где проходит внешний предел территории государства на море и от чего ее отмерять? Как уже отмечалось, по-видимому, это и есть тот краеугольный камень всех споров и притязаний, о который морские державы начали спотыкаться сразу, когда сама по себе простая идея о праве на примыкающий к побережью морской пояс переросла в первые межгосударственные споры о возможности реализации своих прав в водах этого пояса, проявившиеся вначале при заключении англо-французских договоренностей о рыбной ловле 1839 г., а затем в дебатах по англо-американскому спору о рыболовстве у берегов Ньюфаундленда[81].

Изначально самым естественным и распространенным являлся способ так называемой параллельной трассы, при котором внешняя граница полосы территориальных вод следует параллельно всем извилинам берега. Королевский декрет Норвегии от 12 июля 1935 г. дополнил международную практику методом проведения прямых базисных линий, который получил признание в решении Международного суда 1951 г.

Пройдя значительный период национального и международного осмысления, сначала Женевская конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г., а затем КМП-82 закрепили в международном праве порядок отсчета не только территориального моря, но и всех прочих пространств, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства.

Современное международное морское право под *территориальными водами (морем)* понимает прибрежную морскую полосу определенной ширины, отсчитываемую от исходных линий, входящую в состав территории прибрежного государства и находящуюся под его суверенитетом.

Являясь суверенной частью территории государства, территориальные воды имеют большое военно-политическое и экономическое значение:

— внешняя граница территориальных вод является морской государственной границей;

— в территориальных водах прибрежное государство имеет право размещать все виды оружия, в том числе и ядерное;

— отдельные части территориальных вод могут объявляться запретными для плавания районами;

— в территориальных водах можно создавать различные военные системы;

— в территориальных водах прибрежные государства осуществляют контроль за различной иностранной деятельностью.

В территориальных водах допускается мирный проход иностранных судов и военных кораблей на основаниях, предусмотренных в разделе 3 КМП-82.

Правовой режим территориального моря конкретного государства формируется в соответствии с его внутренним законодательством с учетом положений КМП-82 и норм договоров и соглашений, участниками которых это государство является.

3.4.1. Законодательная практика государств по вопросам установления пространственных пределов и правового режима территориального моря

Как уже отмечалось выше, в соответствии с КМП-82 каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря в пределах 12 миль. Вместе с тем следует отметить, что этот предел еще не является повсеместно признанной нормой права.

Начиная с 1976 г. прибрежные государства корректировали свои территориальные амбиции. Некоторые из них (в том числе и США, которые не меняли свой трехмильный лимит с 1793 г.) увеличили предел территориального моря до 12 морских миль, в то время как другие уменьшили свои чрезмерные территориальные притязания до установленного Конвенцией пре-

[81] *Калинин И. В., Скаридов А. С.* Международно-правовое регулирование повседневной деятельности ВМФ в условиях современной геополитической обстановки. СПб. : ВМА им. Н. Г. Кузнецова, 1994.

дела[82]. За два последних года исчезли пределы территориального моря в 20, 35 и 50 миль.

В обобщенном виде территориальные притязания прибрежных государств на прибрежные морские пространства представлены в *табл. 1*, из которой следует, что абсолютное большинство прибрежных государств ограничивают свои территориальные амбиции пределом в 12 морских миль. Вместе с тем такие государства, как Бенин, Либерия, Перу, Сомали, Сальвадор и Эквадор, продолжают распространять свою юрисдикцию на 200 морских миль, а Того настаивает на 30-мильном пределе.

Если проанализировать внутригосударственную законодательную практику в части определения объема полномочий государств в своих территориальных водах, то можно сделать вывод, что наряду с повсеместным признанием распространения государственного суверенитета некоторые государства претендуют на установление особых правил, противоречащих нормам международного права (например, в том, что касается права мирного прохода иностранных судов или установления морских зон). Вот лишь некоторые примеры.

Таблица 1. Сведения о ширине территориальных вод[83]

Ширина территориального моря, м.мили	**Количество государств**		
	2005	**2011**	**2016**
3	2	1	1
6	2	2	2[84]
12	117	118	140
30	1	1	1
200	7	7	5

Австралия ратифицировала КМП-82 в 1994 г. и кроме зон, достаточно типичных для большинства прибрежных государств, установила еще две:

— **зона прибрежных вод** распространяется на три мили в сторону моря от исходных линий у северного побережья страны; соглашение об установлении этой зоны было заключено в 1980 г. и ее правовой статус соизмерим со статусом территориального моря;

— **рыболовная зона** (3—200 морских миль) на основании закона «По управлению рыболовными ресурсами» 1991 г. (с добавлениями 1994 г.) регламентирует порядок использования живых ресурсов в пределах экономической зоны.

Согласно постановлению правительства Индонезии 1960 г. № 4 акватория, расположенная вокруг островов и между островами, принадлежащими Индонезии, является территорией государства, т.е. его внутренними водами. К внутренним водам Индонезия относит моря Яванское, Вали, Флорес, Саву, Молуккское, Хальмахера, Серам и Банда, проливы Каримата, Макасарский и другие морские пространства Индонезийского архипелага. Таким образом, территориальные воды Индонезии представляют собой не полосу шириной 12 морских миль, которая окаймляет Индонезийский архипелаг, а нечто несоизмеримо большее.

Канада установила на основе так называемого «Океанского закона» (англ. — «Oceans Act») четыре морские зоны, распространив над ними свою юрисдикцию в следующем объеме:

[82] Limits in the sea: 36 National Claims to maritime Jurisdictions 8th Revision / US Department of State. Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. May 25. 2000.

[83] Данные приводятся на 1 апреля 2011 г. и составлены по материалам Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation. URL: http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/table_summary_of_claims. pdf

[84] Здесь учтена Турция, которая в Средиземном море имеет предел ТВ в 6 м.миль, а в Черном море – 12 м.миль.

— суверенитет (территориальное море до 12 морских миль);

— предотвращение действий, угрожающих Канаде в отношении нарушения таможенных, санитарных, фискальных и иммиграционных законов (12 морских миль от внешней кромки территориальных вод);

— осуществление разведки и разработки природных ресурсов в водах и на дне, прав на проведение морских научных исследований и мер по защите окружающей среды (в исключительной экономической зоне, расположенной на расстоянии до 200 морских миль от исходных линий).

Морским декретом № 137 от 25 сентября 1953 г. ширина территориальных вод Эфиопии установлена в 12 морских миль, однако в районе архипелага Дахлак обращенная в сторону моря граница территориальных вод определена федеральным бюджетным декретом 1952 г. № 126, и в местах добычи жемчуга и лова малоподвижных морских животных внешняя граница территориальных вод определяется границами этих промысловых зон[85], что противоречит вышеназванному закону.

Правительство Эквадора объявило район островов Галапагос закрытым для международного судоходства[86], а ФРГ установила «двойной стандарт» в отношении ширины территориального моря (3 мили; однако для бывшей территории ГДР она была сохранена равной 12 милям; сами «морские воды ГДР» были объявлены «фарватерами в водах ФРГ»)[87].

Ряд законодательных актов, принятых прибрежными государствами, содержат нормы, которые можно отнести к оригинальным в смысле неоднозначности их толкования. Так, законом 1976 г. № 80, вступившим в силу в январе 1977 г., у берегов Индии установлены 12-мильные территориальные воды, на которые распространяется суверенитет государства; это не противоречит КМП-82 г., если бы не заявление о том, что Индия может предпринимать любые меры, касающиеся безопасности страны и за их пределами. Кроме того, этим же законом правительство Индии указало на то, что «центральное правительство может, если сочтет необходимым.., изменить установленную границу»[88]. Иракские территориальные воды «простираются на расстояние в 12 морских миль по поверхности моря…»[89], а чьи законы действуют в толще воды и на морском дне, законодательство не оговаривает.

В п. 3 ст. 2 КМП-82 определено, что суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением не только Конвенции, но и других норм международного права. Текст Конвенции не указывает, какие конкретно «другие нормы международного права» следует учитывать при рассмотрении статуса территориального моря. Вместе с тем анализ иных договорных источников международного права, а также материалов ООН, разработанных в качестве рабочих документов международных конференций, на которых обсуждались те или иных положения указанной Конвенции, позволяют дополнить положения, применяемые к статусу территориального моря.

Анализ международной нормативной базы позволяет сгруппировать международно-правовые акты по основным праворегулирующим признакам, имеющим отношение к статусу территориального моря.

1. Обязанность государств следовать международным правилам плавания и право устанавливать обязательную лоцманскую проводку там, где это необходимо в интересах обеспечения безопасности мореплавания.

Конвенция о МППСС-72 и принимаемые в соответствии с ней национальные и местные правила плавания должны в доступной форме предписывать правила маневрирования и действия, которые должны быть предприняты судами при различных ситуациях с целью предотвращения столкновений; МППСС-72 обязывают судоводителей (капитанов, лоцманов и т.д.) обращать должное внимание на всякого рода опасности плавания и маневрирования. Правило 10 МППСС-72 регламентирует плавание по системе разделения движения, которая считается составной частью общей системы судоходных путей. Система разделения движения — одна из мер по установлению судоходных путей для уменьшения вероятности аварий, а понятием «система установления путей» охватывается целый комплекс мероприятий, принятых в отношении судоходных путей с целью

[85] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. Л. : ГУНиО МО СССР, 1989. С. 173.
[86] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 4. Кн. 3. 1993. С. 240.
[87] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1. Л. : ГУНиО МО СССР, 1992. С. 175, 176.
[88] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 107.
[89] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 134.

снижения риска для навигации.

Влияние систем разделения на правовой статус территориального моря заключается в том, что прибрежные государства вправе устанавливать эти системы в следующих целях:

— разделение встречных потоков движения таким образом, чтобы уменьшить вероятность аварии при сближении встречных судов;

— уменьшение опасности столкновения судов, следующих в установленных полосах движения с судами, пересекающими эти полосы;

— упрощение схемы разделения потока судов в районах схождения путей;

— организация потока безопасного движения в районах интенсивной разведки или разработки морских ресурсов;

— регулирование потока движения в районах, где плавание всех судов или некоторых типов судов опасно или нежелательно, либо около таких районов;

— уменьшение риска посадки на мель путем разработки специального руководства для судов в районах, где глубины недостаточные или критические;

— направления потока движения судов на безопасном расстоянии от районов рыболовства или организации движения через эти районы.

В п. 2 ст. 4 Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1924 г., устанавливаются правила, имеющие прямое отношение к безопасности мореплавания в части обязательств судовладельца по отношению к лоцманским правилам (в том числе и в территориальном море), так как исключает ответственность перевозчика и судна за потери или убытки, возникшие в результате действий, небрежности или упущений определенного круга лиц, включая и лоцмана при коносаментных перевозках[90].

2. Обязанность соблюдать международные правила в международных каналах и проливах в интересах международного судоходства вменяется государствам в силу положений Международной конвенции о режиме Черноморских проливов 1936 г., Правил плавания по Панамскому, Суэцкому, Коринфскому и Сайменскому каналам. В них регламентированы административные, имущественные и уголовные правоотношения, возникающие при осуществлении мореплавания в территориальных и внутренних водах припроливных и приканальных государств.

3. Обязанность по оказанию помощи, спасанию и оповещению о бедствии определена Конвенцией SOLAS, Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г., Международной конвенцией по спасанию 1989 г., Соглашением о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 г., соглашениями правительств России и Дании, Норвегии, Швеции, Финляндии, Японии и других стран о сотрудничестве при спасании человеческих жизней и имущества на море и о взаимодействии аварийно-спасательных служб.

4. Обязанность по соблюдению всеми пользователями правил по охране окружающей среды и право прибрежного государства по установлению более жесткого режима экологической безопасности в своих территориальных водах вытекают из норм международных конвенций по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г. (с поправками 1962, 1969, 1971 гг.), о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., об ответственности операторов ядерных судов 1962 г., о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов 1971 г., о помощи в случае ядерной аварии или радиационной аварийной ситуации 1986 г.

5. Запрещение по осуществлению определенных действий в территориальных водах. В частности, Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. содержит в том числе

[90] Конвенции для унификации некоторых правил, относящихся к морским привилегиям и ипотекам 1966 и 1967 гг., определяют также порядок платы за лоцманские услуги. Данные конвенции ставят лоцманские услуги в тот же ряд, что и судебные издержки, административные расходы, тоннажные, портовые и прочие сборы и т.д.

положения, запрещающие любые испытательные взрывы и любые другие взрывы под водой, включая территориальное море (п. 1 ст. 1). Эти предписания являются важнейшими положениями международного морского права. Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения 1971 г. имеет целью ограничить и предотвратить гонку вооружений на дне Мирового океана, и его положения также составляют неотъемлемую часть международного морского права, имеющего отношение к правовому режиму территориального моря.

6. Установление специального режима добычи минеральных и биологических ресурсов на основании двусторонних соглашений соседних государств. Например, договор между Великобританией и Данией, заключенный в 1902 г. и регулирующий рыболовство в той части океана, которая омывает острова Фароэ и Исландию, определяет датские территориальные воды следующим образом: «Подданным его Величества короля Дании должно принадлежать исключительное право рыбной ловли в пределах трех миль от линии отлива вдоль как всей береговой линии указанных островов, так и береговой линии примыкающих к ним островов, скал и банок»[91].

Таким образом, на основании изложенного можно констатировать, что международное право, признавая территориальные воды составной частью государственной территории, наделяет их статусом ограниченного суверенитета или ограниченного государственного верховенства в пользу обеспечения безопасности мореплавания, защиты окружающей среды и прав судовладельцев на осуществление мореплавания.

3.4.2. Виды проходов судов (кораблей) через территориальное море иностранного государства

Анализ текста КМП-82 позволяет определить четыре вида судоходства (мореплавания), которые применимы к мирному проходу:

1) мирный проход во внутреннем море;
2) мирный проход в территориальном море;
3) мирный проход в архипелажных водах;
4) мирный проход в проливах, используемых для международного судоходства.

Мирный проход во внутреннем море предусматривается в ст. 8 указанной Конвенции, которая наряду с тем, что дает понятие «внутренние воды», выделяет ситуацию, когда «установление прямой исходной линии… приводит к включению во внутренние воды районов, которые до того не рассматривались как таковые, в таких водах применяется право мирного прохода». Следовательно, под мирным проходом во внутренних водах мы вправе понимать плавание через районы внутренних вод иностранного государства с целью пройти через этот район непрерывно и быстро без захода в порт (без постановки на рейде или у портового сооружения) или войти (выйти) в другой участок внутренних вод с целью постановки на рейде (у портового сооружения) или входа в порт.

Мирному проходу в территориальном море посвящен раздел 3 КМП-82. Такой проход может быть осуществлен через территориальное море и внутренние воды с заходом или без захода на рейд или в порт.

Мирный проход в проливах, используемых для международного судоходства, согласно ст. 45 КМП-82 не может приостанавливаться.

Мирный проход в архипелажных водах предусматривается на основании ст. 52 КМП-82, действие которой, однако, ограничено двумя оговорками — недопустимость «ущерба» для ст. 50 и необходимость соблюдения при проходе положений ст. 53.

В территориальных водах допускается мирный проход иностранных судов и военных кораблей на основаниях, предусмотренных разделом 3 КМП-82.

[91] Hamlyn Encyclopedic World Dictionary. London, 1976. P. 114.

Под проходом понимается плавание через территориальное море с целью:

а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за пределами внутренних вод;

б) пройти во внутренние воды или выйти из них, или стать на таком рейде или у такого портового сооружения.

Прибрежное государство не должно чинить препятствий осуществлению права мирного прохода и при условии должного опубликования может принимать законы и правила в отношении следующих вопросов:

а) безопасность судоходства и регулирование движения судов;

б) защита навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;

в) защита кабелей и трубопроводов;

г) сохранение живых ресурсов моря;

д) предотвращение нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) окружающей среды;

ж) морские научные исследования и гидрографические съемки;

з) предотвращение нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

Как указано в приведенных выше положениях, осуществление прохода через территориальные воды допускается только в том случае, если он является мирным, что признается только в случае, если им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства и если он совершается в соответствии с нормами международного права.

Конвенция не дает определения понятий «безопасность прибрежного государства» и «добрый порядок», однако выделяет действия, могущие быть квалифицированными как нарушающие таковые. В частности, проход иностранного судна не является мирным в территориальном море, если оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

а) угроза силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН;

б) любые маневры или учения с оружием любого вида;

в) любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;

г) любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность прибрежного государства;

д) подъем в воздух, посадка или принятие на борт любого летательного аппарата, включая военные устройства;

е) погрузка или выгрузка любого товара или валюты, посадка или высадка любого лица вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

ж) любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения вопреки КМП-82;

з) любая рыболовная деятельность;

и) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

к) любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;

л) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу.

Прибрежные государства в своих морских законах наряду с простым повторением положений КМП-82 (или ссылкой на необходимость при осуществлении плавания через свои территориальные воды руководствоваться ее нормами) закрепляют также положения, выходящие за рамки текста Конвенции. Так, например, декрет-закон от 25 марта 1970 г. № 1098 «О территориальных водах Бразилии», признавая за всеми иностранными судами право мирного прохода через бразильские террито-

риальные воды, понимает под последним «обычный переход через территориальные воды без осуществления какой-либо деятельности, не имеющей отношения к навигации, и без других остановок, которые не вызваны условиями плавания.., все суда должны соблюдать бразильское законодательство, призванное гарантировать мир, должный порядок и безопасность, а также избегать загрязнения воды и нанесения ущерба ресурсам моря»[92].

Если внимательно присмотреться к конвенционным положениям, регламентирующим мирный проход, то, с одной стороны, среди них мы найдем положения, достаточно ясные и подробно исследованные в предшествующих работах, а с другой — увидим, что часть из них нуждается в дополнительном осмыслении.

В первом случае прежде всего следует отметить «угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства… или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права» (Устав ООН, на который ссылается пункт рассматриваемой статьи, посвящает этому главы 1, 6, 7). На вопросах безопасности сосредоточивало свои усилия достаточно большое количество отечественных и зарубежных авторов. Подтверждение тому мы находим в работах В. А. Василенко[93], С. А. Малинина[94], Л. А. Моджорян[95], Л. И. Лазарева[96], Э. И. Скакунова[97] и др.

«Маневры или учения с оружием любого вида; любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства» достаточно подробно описаны в соглашениях по предотвращению инцидентов и опасной военной деятельности, а также в работах И. Н. Арцибасова[98], А. С. Скаридова[99], И. Е. Тарханова[100], Роача и Смита[101] и др.).

«Акты преднамеренного и серьезного загрязнения морской среды» также рассмотрены в многочисленных конвенциях и научных изданиях.

Ко второй группе следует отнести такие понятия, как «рыболовная деятельность», «проведение исследовательской или гидрографической деятельности» и «любая другая деятельность, не имеющая прямого отношения к проходу».

В КМП-82 не дается прямого толкования понятия «рыболовная деятельность», хотя и упоминаются различные аспекты рыболовства во многих статьях (ст. 63—73, 77, 87, 115, 116). Национальное законодательство во многих странах, напротив, достаточно подробно описывает этот процесс, особенно в тех государствах, экономика которых в значительной степени зависима от разработки морских биологических ресурсов. Например, в п. 4 австралийского закона 1952 г. «О рыболовстве» термин «рыболовство» понимается как «лов рыбы и работы по разделке, чистке, сортировке, упаковке, сохранению и транспортировке пойманной рыбы».

В законе Эквадора от 30 августа 1961 г. «О рыболовстве и морской охоте» под рыболовством подразумевается деятельность, направленная на извлечение, присвоение, консервацию и использование существ, живущих обычно в воде, а также все другие действия, связанные с добычей и использованием морской фауны (ст. 5). В зависимости от места, где оно осуществляется, рыболовство может быть морским, речным или озерным (ст. 6).

В КМП-82 также не определено, что следует понимать под «проведением исследований или другой гидрографической деятельности». Более того, подп. «g» п. 1 ст. 21, определяющей права прибрежного государства, относящиеся к мирному проходу, наряду с «морскими научными исследованиями» использует уже другой термин — «гидрографическая съемка» — и также оставляет его без объяснения.

---

[92] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 4. Кн. 3. С. 82.
[93] *Василенко В. А.* Ответственность государства за международные правонарушения. Киев, 1976.
[94] *Малинин С. А.* Правовые и экономические проблемы регулирования международного судоходства. М., 1984.
[95] *Моджорян Л. А.* Терроризм на море. М. : Международные отношения, 1991.
[96] *Лазарев М. И.* Правовое положение морских научно-исследовательских судов // Современное международное морское право. М., 1978.
[97] *Скакунов Э. И.* Самооборона в международном праве. М. : Международные отношения, 1973.
[98] *Арцибасов И. Н.* Международное право. М., 1980.
[99] *Скаридов А. С.* Международно-правовые проблемы морской безопасности. СПб. : ВМА им. Н. Г. Кузнецова, 1997.
[100] *Тарханов И. Е., Михалев В. Н.* Международное морское право. Л. : ВМА им. Н. Г. Кузнецова, 1978.
[101] *Roach J. A., Smith R. W.* International Law Studies / Excessive Maritime Claims Naval War College. Newport RI, 1994. Vol. 66.

Внутригосударственные нормы практически не используют ни термин «гидрографическая деятельность», ни «гидрографическая съемка». В абсолютном большинстве случаев применяется понятие «научные исследования». Этот термин, например, используют сейшельские правила 1987 г.[102], правила 1987 г. Сенегала[103], нормы австралийского законодательства[104], декрет Аргентины от 23 мая 1973 г.[105], правила Бельгии от 1 ноября 1988 г.[106], правила Германии от 25 июля 1988 г.[107], Швеции от 10 октября 1988 г.[108] и некоторых других государств.

В КМП-82 также не содержится объяснений, что понимать под «иностранным судном», в связи с чем особое значение приобретают нормы внутреннего права. Так, австралийские нормы трактуют термин «иностранное судно» как любое судно, кроме судна, принадлежащего постоянному жителю или компании Австралии или территории, управляемой Австралией[109]. В ст. 1 постановления вьетнамского правительства от 29 января 1980 г. № 30 к «иностранным» относятся «военные корабли, невоенные суда и любые пригодные для передвижения по воде средства, которые не составляют объекта государственной собственности Социалистической Республики Вьетнам либо коллективной собственности или не принадлежат гражданам Социалистической Республики Вьетнам»[110].

Пункт l ст. 19 КМП-82, относящий «любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу» к противоречащей праву мирного прохода, во время предварительного обсуждения текста будущей конвенции вызвал у экспертов крайне негативную реакцию и был отнесен к так называемой «open ended» юридической технологии[111], абсолютно, на наш взгляд, неприемлемой к важной части текста, детерминирующей конкретные действия, которые следует исключить, чтобы не потерять само право на совершение прохода через иностранные территориальные воды.

В качестве промежуточного вывода следует отметить, что близость толкования понятия «мирного прохода» законодательными актами большинства прибрежных государств — одно из важнейших достижений развития морского права начиная с первой попытки его кодификации.

Кроме рассмотренного выше «мирного прохода через территориальное море», в ст. 52 КМП-82 предусматривается мирный проход в архипелажных водах, однако действие указанной статьи ограничено двумя оговорками:

— недопустимость «ущерба» положениям ст. 50;

— необходимость соблюдения при проходе положений ст. 53.

Статья 50 озаглавлена «Делимитация внутренних вод» и предполагает право государства-архипелага проводить замыкающие линии для делимитации внутренних вод в соответствии со ст. 9, 10 и 11 КМП-82.

«Ущерб», о котором говорилось выше, по-видимому, предполагает пренебрежение или неучет границ территориального моря архипелажного государства ввиду отказа судна, осуществляющего проход, признавать правила по установлению исходных линий в устье рек (ст. 9), заливов (ст. 10) или у портовых сооружений (ст. 11). Поскольку указанные вопросы подробно рассматривались выше, применительно к настоящему параграфу мы ограничиваем наши суждения приведенной выше констатацией.

Мирный проход через территорию государства-архипелага должен учитывать наличие у последнего определенных прав, в частности:

1) право требовать от судов осуществлять проход по путям, обычно используемым для международного судоходства;

---

[102] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 117.
[103] Там же. С. 134.
[104] Там же. С. 333.
[105] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 4. Кн. 3. С. 75.
[106] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1. 1992. С. 150.
[107] Там же. С. 178.
[108] Там же. С. 440.
[109] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. IV. Кн. 2. С. 336.
[110] Там же. С. 94.
[111] *Nordquist M.* UN Convention on the Law of the sea 1982. A Commentary. Martinus The Netherlands: N. Publishers, 1993. P. 176, 177.

2) временно приостанавливать в определенных районах своих архипелажных вод мирный проход иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности (однако такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования и не может быть дискриминационным в отношении иностранных судов ни по форме, ни по существу);

3) устанавливать морские коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого прохода иностранных судов через его архипелажные воды и прилегающее территориальное море. При этом архипелажный проход по морским коридорам представляет собой осуществление «нормального судоходства и пролета единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря или исключительной экономической зоны в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны» (КМП-82).

Что касается морских коридоров, КМП-82 достаточно подробно останавливается на их географических деталях. В частности, в п. 4 ст. 53 указывается, что такие морские и воздушные коридоры пересекают архипелажные воды и прилегающее территориальное море и включают все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства в архипелажных водах или пролета над ними, а на таких путях в том, что касается судов, — все обычные судоходные фарватеры при условии, что нет необходимости дублировать одинаково удобные пути между одними и теми же пунктами входа и выхода.

В соответствии со ст. 22 (3 а) КМП-82 прибрежные государства должны при установлении морских коридоров и предписании схем разделения движения принимать во внимание рекомендации IMO[112], которые содержатся в предписании v/8 SOLAS 1995 г., в Общих положениях по схемам движения судов IMO, принятых резолюцией А. 572 (14) Ассамблеи IMO.

Если по какому бы то ни было основанию правительство прибрежного государства решило не передавать на рассмотрение IMO системы схем движения, то они должны самостоятельно довести до сведения пользователей морских пространств установленные системы движения и обозначить их на официально изданных картах (параграфы 3.14—3.16 Правил IMO).

Объем обязанностей всех иностранных судов, осуществляющих мирный проход через иностранные территориальные воды, заключается:

— в соблюдении международных правил, касающихся предотвращения столкновения судов в море (п. 4 ст. 21 КМП-82);

— необходимости следования по коридорам или схемам разделения движения там, где они предписаны (ст. 22 КМП-82);

— необходимости наличия на борту предусмотренных международным правом документов и соблюдения особых мер предосторожности, установленных международными соглашениями для судов с ядерными двигателями и перевозящими ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества (ст. 23 КМП-82).

Несмотря на согласие большинства прибрежных государств с вышеприведенными положениями международного права, выразившееся в подписании и ратификации КМП-82, законодательная практика некоторых из них свидетельствует об отсутствии единообразия, особенно в том, что касается признания самого права на осуществление мирного прохода иностранными судами без соблюдения условий помимо тех, которые установлены КМП-82. Практика свидетельствует, что, во-первых, абсолютное большинство прибрежных государств предоставляет право мирного прохода иностранным негосударственным судам без каких-либо ограничений и не предусмотренных КМП-82 дополнительных условий, во-вторых, применительно к военным кораблям и государственным некоммерческим судам либо безоговорочно признается право мирного прохода, либо действуют два режима: разрешительный (т.е. для мирного прохода через территориальное море иностранного

[112] Общие предписания IMO по схемам движения судов, содержащих условия для принятия мер движения судов, применяются не только в территориальном море, но также и в исключительной экономической зоне, проливах и архипелажных водах.

государства требуется предварительное разрешение компетентных органов этого государства) и уведомительный (о предполагаемом проходе следует сообщить заблаговременно), и в-третьих, некоторые прибрежные государства устанавливают «экзотические» с точки зрения КМП-82 правила.

Процитируем ряд характерных выдержек из нормативных актов зарубежных государств применительно к мирному проходу. Наиболее близкие к конвенционным нормы мы находим в законодательных актах Филиппин («…правительство предоставляет торговым судам и военным кораблям право мирного прохода через внутреннее море и территориальные воды, для чего установит морские коридоры или системы разделения движения»[113]). Декрет Уругвая от 3 декабря 1969 г. № 604/969 указывает, что «суда любого государства пользуются правом мирного прохода через территориальное море Уругвая»[114]. Закон-декрет Анголы 1975 г. № 159/75 «О территориальных водах и прилежащей морской зоне» «признает право мирного прохода в своих территориальных водах судов всех государств с ограничениями, предусмотренными международным правом»[115]. При наличии предварительного разрешения допускает в свои воды для мирного прохода иностранные государственные суда и военные корабли Пакистан, который установил законом о территориальных водах и морских зонах 1976 г., что «иностранные суда пользуются правом мирного прохода через пакистанские территориальные воды лишь с предварительного разрешения правительства. При этом подводные лодки и другие подводные суда должны находиться в надводном положении и под своим флагом. Иностранные супертанкеры, суда с ядерными двигателями и суда, перевозящие ядерные и другие потенциально опасные или вредные вещества или материалы, могут заходить или проходить через территориальные воды после предварительного извещения пакистанского правительства»[116]. Согласно ст. 7 йеменских правил требуется, чтобы иностранные военные корабли, подводные лодки и другие подводные аппараты для прохода через территориальные воды предварительно запрашивали согласие компетентных органов Республики[117]. Без разрешения правительства КНР никакие иностранные суда военного назначения и никакие иностранные самолеты не допускаются в территориальные воды Китая и в воздушное пространство над ним.

Процедура уведомления, хотя и более демократична по сравнению с разрешением и не требует обратной связи от прибрежного государства, все же не может восприниматься как соответствующая нормам международного права. Вместе с тем необходимость предварительного уведомления содержится в законодательных актах многих стран.

Согласно закону Индии 1976 г. № 80, вступившему в силу в январе 1977 г., иностранные суда имеют право мирного прохода через индийские территориальные воды, а иностранные военные корабли могут входить в территориальные воды или проходить через них только после предварительного уведомления об этом центрального правительства Индии[118].

Плавание во внутренних водах Индонезии допускается только по традиционным маршрутам международного судоходства. Для прохода иностранных военных кораблей и некоторых других категорий судов (научно-исследовательских, рыболовных и др.) требуется предварительное уведомление индонезийских властей по дипломатическим каналам[119].

В соответствии с законом Южной Кореи № 3037, вступившим в силу 30 апреля 1978 г., иностранные торговые суда пользуются правом мирного прохода через территориальные воды Южной Кореи, однако иностранные военные корабли и правительственные суда, действующие в некоммерческих целях и намеревающиеся пройти через территориальные воды, должны заранее уведомить об этом соответствующие южнокорейские власти[120].

Вышеперечисленные примеры свидетельствуют о завышении некоторыми странами государственных полномочий по регулированию судоходства в своих прибрежных водах. Существуют, однако, и более изощренные примеры. Так, заход ино-

---

[113] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 273.
[114] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. IV. Кн. 3. С. 211
[115] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 19.
[116] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 241
[117] Там же. С. 226.
[118] Там же. С. 107.
[119] Там же. С. 120.
[120] Там же. С. 182.

странных военных кораблей в аргентинские воды, согласно положению 1978 г., на правах мирного прохода возможен в пределах от 12 до 200 морских миль от исходной линии, от которой отсчитывается ширина территориальных вод. Плавание в пределах 12 миль от исходной линии рассматривается как оперативный визит, который должен быть согласован с главным командованием ВМФ Аргентины. Индонезия разрешает иностранным судам мирный проход через свои не только территориальные, но и внутренние воды[121], а в территориальные воды Маврикия иностранные военные корабли могут войти или пересечь их лишь после оповещения об этом постоянного секретаря премьер-министра[122].

Еще совсем недавно законодательные акты большинства стран социалистического содружества и некоторых африканских государств практически единодушно не признавали право мирного прохода территориального моря за иностранными военными кораблями, а североамериканские государства, хотя формально и признавали его, однако «отягощали» значительным количеством требований по соблюдению национальных законов[123].

Длительное время СССР занимал позицию, которая была основана на отрицании мирного прохода без разрешения соответствующих властей для иностранных военных кораблей.

3.4.3. Юрисдикция прибрежного государства в отношении судов, совершающих мирный проход

Применительно к настоящей книге под юрисдикцией прибрежного государства в отношении иностранных судов, совершающих мирный проход, понимается компетенция государственных органов по регулированию отношений, связанных с осуществлением прохода, а также совокупность их правомочий разрешать правовые споры и с помощью суда оценивать действия субъектов указанных правоотношений, а в случае необходимости применять санкции к правонарушителям.

В КМП-82 рассматривается вопрос объема полномочий прибрежного государства в отношении судов, совершающих мирный проход, через установление правил, применяемых:

1) ко всем судам;

2) к военным кораблям и другим государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях;

3) к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях.

Анализ положений КМП-82 позволяет утверждать, что прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями указанной Конвенции и другими нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении нижеследующих вопросов:

а) безопасность судоходства и регулирования движения судов;

б) защита навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;

в) защита кабелей и трубопроводов;

г) сохранение живых ресурсов моря;

д) предотвращение нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) сохранение окружающей среды прибрежного государства и предотвращение, сокращение и сохранение под контролем ее загрязнения;

ж) морские научные исследования и гидрографические съемки;

з) предотвращение нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства.

В приведенном перечне цитируются положения ст. 21 КМП-82, которые могут быть дополнены и другими нормами международного права, в совокупности формирующими объем прав прибрежного государства в отношении судов, осу-

[121] Там же. С. 120.
[122] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. С. 124.
[123] Nordquist M. UN Convention on the Law of the sea 1982. A Commentary. P. 17, 178.

ществляющих мирный проход, вне зависимости от их статуса. В частности, прибрежное государство в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства может:

— установить или предписать для регулирования прохода судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, следовать по морским коридорам или схемами разделения движения;

— принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным;

— принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых суда, направляющиеся во внутренние воды (или использующие портовые сооружения за пределами внутренних вод), допускаются в указанные воды и используют портовые сооружения;

— временно приостанавливать иностранным судам (без дискриминации по форме или по существу) в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности, включая проведение учений с использованием оружия;

— принимать законы и правила (в пределах своего территориального моря) для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения моря с иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода и устанавливать, по мере необходимости, системы путей судоходства для сведения к минимуму угрозы аварий, которые может вызвать загрязнение морской среды и побережья.

Кроме прав в КМП-82 формулируются обязанности прибрежного государства, основой которых выступают положения о том, что прибрежное государство не может препятствовать мирному проходу иностранных судов через территориальное море, а также не должно:

а) предъявлять к иностранным судам требования, которые на практике сводятся к лишению их права мирного прохода или нарушению этого права;

б) допускать дискриминацию ни по форме, ни по существу в отношении судов любого государства или в отношении судов, перевозящих грузы в любое государство, из него или от его имени;

в) облагать иностранные суда никакими сборами (за исключением взимаемых за конкретно оказанные услуги) лишь за их проход через территориальное море.

Прибрежное государство обязано должным образом опубликовать все законы и правила, имеющие отношение к регулированию мирного прохода, и надлежащим образом объявить о любой известной ему опасности для судоходства в его территориальном море и опубликовывать информацию о приостановлении мирного прохода в той или иной части территориального моря.

Устанавливая морские коридоры и предписывая схемы разделения движения, прибрежное государство обязано ясно указать их на морских картах и опубликовать в официальных изданиях, принимая при этом во внимание:

а) рекомендации компетентной международной организации;

б) любые пути, которые обычно используются для международного судоходства;

в) особые характеристики конкретных судов и путей;

г) интенсивность движения судов.

Объем обязанностей всех иностранных судов, осуществляющих мирный проход через иностранные территориальные воды, согласно КМП-82 заключается:

— в соблюдении международных правил, касающихся предотвращения столкновения судов в море (п. 4 ст. 21);

— необходимости следования по коридорам или схемам разделения движения там, где они предписаны (ст. 22);

— необходимости наличия на борту предусмотренных международным правом документов и соблюдения особых мер предосторожности, установленных международными соглашениями для судов с ядерными двигателями и перевозящих

ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества (ст. 23).

Исходя из статуса категорий судов, относимых международным правом к военным кораблям и другим государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях, КМП-82 ссылается на три обстоятельства, в целом формирующих юрисдикционные полномочия властей прибрежного государства, а именно: несоблюдение военными кораблями законов и правил прибрежного государства (ст. 30), определение ответственности государства флага за ущерб, причиненный военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих целях (ст. 31), и определение иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях (ст. 32).

В первом случае несоблюдение военным кораблем законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, и игнорирование любых обращенных к нему требований об их соблюдении дает право прибрежному государству лишь потребовать от корабля немедленно покинуть территориальное море. Во втором случае за противоправные действия государство флага несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные прибрежному государству, и в третьем случае указывается на то, что любые принудительные меры не могут противоречить иммунитету рассматриваемой категории судов.

Что касается иммунитета, то международное право признает за государственными судами (не используемыми в коммерческих целях) иммунитет, означающий неподсудность таких судов судебным органам иностранного государства и вытекающую из этого недопустимость применения к ним принудительных мер и прежде всего задержания и наложения ареста в целях обеспечения или удовлетворения чьих-либо имущественных требований[124].

Анализ положений норм национальных законов, международно-правовых норм и практики международного судоходства свидетельствует о том, что государственные суда не подлежат иностранной уголовной и гражданской юрисдикции. Только государство флага судна вправе осуществлять уголовную и гражданскую юрисдикцию как в отношении самого судна, так и в отношении лиц на его борту. Недвусмысленной формулировки этой нормы нет ни в одном из известных договорных источников, однако, как считают некоторые авторы, это положение подразумевается как следствие, вытекающее из общего смысла и структуры целого ряда международных соглашений[125].

Если в вопросе распространения уголовной и гражданской юрисдикции в отношении экипажей судов (военных кораблей) научная доктрина более или менее единодушна, то проблема распространения административной юрисдикции однозначного решения не имеет.

По-видимому, вполне обоснованно можно констатировать, что административная юрисдикция, как правило, проявляется при осуществлении портового контроля, в основе которого не только внутригосударственный закон, но и нормы международного права, в частности Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., Конвенции о МППСС-72 и Конвенции SOLAS Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974—1978 гг. Последняя, например, содержит универсальные требования к стандартам в области радиотелеграфной и радиотелефонной связи, безопасности мореплавания (например, передача информации о морских опасностях, метеорологических сводок, учет ледовой обстановки, подчинение установленным маршрутам и схемам разделения движения судов, использование сигналов бедствия, оснащение судовым навигационным и лоцманским оборудованием и т.д.). Если по результатам проведения проверки судно признано не соответствующим указанным требованиям, то государство порта вправе потребовать устранения выявленного дефекта, а если он представляет очевидный риск для безопасности, здоровья людей и окружающей среды, — задержать судно в порту. Общепризнанным считается и то, что юрисдикции государства флага некоммерческого судна подчинены все отношения гражданского и уголовного характера, возникающие в связи с деятельностью самого судна и лиц на его борту, а также те права,

[124] Содержание иммунитета как правовой категории, составляющей статус государственных морских судов, будет предметом рассмотрения в главе 4.

[125] *Александрова Н. С.* Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях / Морское право и международное сотрудничество: сб. науч. тр. / под ред. А. Л. Колодкина. М. : В/О «Мортехинформреклама», 1990. С. 47.

которые связаны с осуществлением административной юрисдикции. Как применительно к государственным судам, используемым на некоммерческой службе, так и по отношению к военным кораблям, государство флага обладает абсолютным приоритетом в регулировании действий указанных объектов и несет ответственность за все последствия их деятельности.

Допустимый объем полномочий прибрежного государства в отношении торговых судов и государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях, можно представить как состоящий:

— из уголовной юрисдикции на борту;

— гражданско-правовой юрисдикции в отношении иностранного судна;

— юрисдикции в отношении экологических правонарушений.

Уголовная юрисдикция не должна осуществляться на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту судна во время его прохода, за исключением следующих случаев:

а) последствия преступления распространяются на прибрежное государство;

б) преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море;

в) капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к местным властям с просьбой об оказании помощи;

г) такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами или психотропными веществами.

В то же время недопустимым признается принятие на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, мер для ареста какого-либо лица или производства расследования по поводу преступления, совершенного до входа судна в территориальное море, если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды, а характер нарушений не связан с вопросами защиты и сохранения морской среды или соблюдением законов и правил, принятых в отношении исключительной экономической зоны.

Приведенные выше положения вытекают из требований ст. 27 КМП-82 и действуют с несколькими оговорками. Во-первых, изложенные выше положения не затрагивают права прибрежного государства принимать любые меры, разрешаемые его законами, для ареста или расследования на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод. Во-вторых, в случае обращения капитана судна власти прибрежного государства должны уведомить о событии преступления дипломатического или консульского представителя государства флага. И в-третьих, решая вопрос о том, следует ли вообще и каким образом произвести арест, местные власти должны учитывать интересы безопасности судоходства.

Гражданско-правовая юрисдикция в отношении иностранных судов сводится, по сути, к двум положениям:

1) недопустимость со стороны прибрежного государства действий по остановке (изменению курса) проходящего через территориальное море иностранного судна с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на его борту;

2) права прибрежного государства на применение в отношении судна, совершающего мирный проход (находящегося на якоре или дрейфующего в территориальном море), мер взыскания или ареста по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлеченной на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства[126].

Что касается юрисдикции государства флага судна по делам об экологических правонарушениях, то впервые КМП-82 (ч. XII), регламентируя права прибрежного государства по задержанию и наказанию иностранных судов, виновных в причи-

[126] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. С. 14.

нении ущерба морской среде (кроме государственных судов на некоммерческой службе и военных кораблей), предоставляет государству права на следующие действия:

— расследование;

— арест;

— возбуждение гражданского судопроизводства;

— наложение денежных штрафов и т.п.

Следует иметь в виду, что при этом в систему перечисленных мер входят не только гражданско-уголовно-правовые меры, но и административно-правовые, такие, например, как задержание судна в порту в том случае, если оно не соответствует нормам и стандартам в области обеспечения безопасности мореплавания. Такой подход представляется крайне важным, поскольку он свидетельствует о том, что современное международное право занимает позицию защиты права государства флага на осуществление всей полноты юрисдикции над своим судном.

Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении морских судов свидетельствуют о том, что наиболее сложно эти вопросы решаются, когда речь идет о государственных судах, эксплуатируемых в некоммерческих целях. Определение пределов распространения на последние иностранной юрисдикции, а также возможности применения к таким судам принудительных мер, когда это не связано с предъявлением гражданского иска, является одной из сложнейших проблем международного морского права.

Хотя по данным регистра Ллойда в настоящее время государственные некоммерческие суда составляют около 8% всех морских судов мира[127], эта цифра, по-видимому, значительно выше, ибо не учитывает почтовые, госпитальные, научно-исследовательские, метеорологические, гидрографические, ледоколы, буксиры, кабелеукладчики, лоцманские, поисково-спасательные и некоторые другие суда.

Основой разграничения юрисдикции государства флага судна и иностранной юрисдикции выступают, с одной стороны, конвенционные права прибрежного государства по регулированию судоходства в своих территориальных водах, с другой — права морских судов всех флагов на осуществление мирного прохода, и с третьей — иммунитет, составляющий одну из основных международно-правовых характеристик государственных морских судов.

3.5. Понятие и правовой режим прилежащих зон

В ст. 24 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. за прибрежным государством признавалось право устанавливать прилежащую к его территориальному морю зону, в которой оно может осуществлять контроль для обеспечения соблюдения законов и правил, установленных им в пределах своей территории, включая территориальное море.

По указанной Конвенции прилежащая зона не могла распространяться за пределы 12 миль от исходной линии, от которой отмеряется ширина территориального моря. В ст. 33 КМП-82 этот лимит увеличивается до 24 морских миль.

Анализ современной государственной практики в установлении пределов прилежащих зон не проявляет их абсолютную однородность. На июль 2008 г. в 77 государствах этот предел был равен 24 морским милям; в Финляндии — 14; в Венесуэле — 15; в Бангладеш, Гамбии и Саудовской Аравии — 18[128].

Контроль, который прибрежное государство вправе осуществлять в прилежащей зоне, имеет двоякое значение. Во-первых, он осуществляется для недопущения нарушений: таможенных; фискальных; иммиграционных; санитарных правил в указанных выше пределах, и во-вторых — для привлечения к ответственности за несоблюдение вышеупомянутых правил.

---

[127] Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables // Ocean Yearbook, Chicago: L. : The University of Chicago Press, 1986. P. 642.

[128] По материалам Maritime Space: Maritime Zones and Maritime Delimitation.

3.6. Архипелажные воды

В морском праве под «государством-архипелагом» понимается государство, которое состоит полностью из одного или более архипелагов и может включать другие острова. В свою очередь, «архипелаг» означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что такие острова, воды и другие природные образования составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковым (ст. 46 КМП-82).

Архипелажными водами называются воды государства-архипелага, расположенные между островами, из которых состоит государство-архипелаг, и ограниченные от других частей моря вокруг него прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага (см., например, рис. 4).

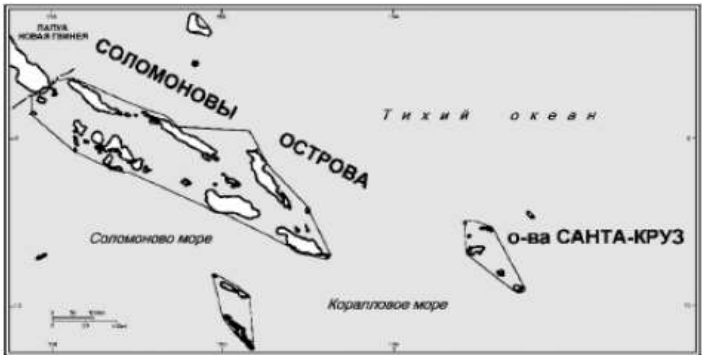


Рис. 4. Исходные линии государства Соломоновы острова

Прямые архипелажные исходные линии:

1) могут соединять выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага при условии, что в пределы таких исходных линий включены главные острова и район, в котором соотношение между площадью водной поверхности и площадью суши, включая атоллы, составляет от 1:1 до 9:1. Для цели исчисления отношения площади воды к площади суши сухопутные районы могут включать воды, лежащие в пределах рифов, окаймляющих острова и атоллы, включая ту часть океанского плато с крутым склоном, которая замыкается или почти замыкается цепью известняковых островов и осыхающих рифов, лежащих по периметру плато (ст. 47 КМП-82);

2) не должны сколько-нибудь заметно отклонятся от общей конфигурации архипелага;

3) по длине не должны превышать 100 морских миль (до 3% от общего числа исходных линий, замыкающих любой архипелаг, могут превышать эту длину до максимальной длины в 125 морских миль);

4) не могут проводиться к осыхающим при отливе возвышениям и от них, если на них не возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря, или если осыхающее при отливе возвышение расположено полностью или частично на расстоянии, не превышающем ширину территориального моря от ближайшего острова;

5) должны обозначаться на картах такого масштаба или масштабов, которые приемлемы для точного установления их положения[129], а перечни географических координат надлежащим образом публикуются государством-архипелагом и сдаются на хранение Генеральному секретарю ООН.

Система рассматриваемых исходных линий не должна применяться государством-архипелагом таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря или исключительной экономической

[129] В качестве альтернативы вместо карт могут предоставляться перечни географических координат точек с указанием основных исходных геодезических данных.

зоны.

На архипелажные воды, воздушное пространство над ними, а также на их дно и недра, равно как и ресурсы, распространяется суверенитет государства-архипелага (ст. 49 КМП-82). Вместе с тем государство-архипелаг должно соблюдать заключенные с другими государствами соглашения и признавать традиционные права на рыболовство, прокладки (замены) подводных кабелей и другие виды правомерной деятельности непосредственно прилегающих соседних государств в определенных районах в пределах архипелажных вод. Порядок и условия осуществления таких прав и такой деятельности, включая их характер, объем и районы, в которых они осуществляются, по просьбе любого из заинтересованных государств регулируются двусторонними соглашениями между государствами. Такие права не могут передаваться третьим государствам или их гражданам или осуществляться совместно с ними. Государство-архипелаг не должно наносить ущерб существующим подводным кабелям, которые проложены другими государствами и проходят через его воды, не подходя к берегу, должно разрешать поддерживать их в исправном состоянии и заменять по получении надлежащего уведомления об их местонахождении и о намерении осуществить их ремонт или замену (ст. 51 КМП-82).

3.7. Исключительные экономические зоны

Идея о правомерности распространения юрисдикции государства на морские пространства, географически значительно выходящие за границы трехмильного предела территориального моря, возникла после Второй мировой войны. Толчком для развития концепции ИЭЗ послужили: Декларация Президента США Г. Трумэна о распространении юрисдикции США на континентальный шельф и прибрежное рыболовство 1945 г., декларации Чили и Перу 1947 г., заявивших свои права на значительные морские пространства, прилегающие к их сухопутной территории; аналогичные заявления ряда арабских государств, сделанные в 1949 г. Идея о возможности распространения юрисдикции государства на пространства, не находящиеся под суверенитетом, получила свое дальнейшее закрепление в Совместной декларации ряда латиноамериканских государств, известной как Декларация Сантьяго 1952 г., когда Перу, Чили и Эквадор заявили об установлении 200-мильных зон территориальной юрисдикции[130].

Положения ч. V КМП-82 «Исключительная экономическая зона» явились частью «компромиссного пакета» (англ. «package of compromises»), который сделал возможным подписание Конвенции в целом[131].

В соответствии со ст. 55 КМП-82 «исключительная экономическая зона» представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под особый правовой режим, а согласно ст. 57 ширина ИЭЗ не должна превышать 200 морских миль».

Как уже отмечалось выше, лишь несколько прибрежных государств в силу географического положения могут позволить себе устанавливать подобные зоны, не вступая в переговоры по определению разграничительной линии их внешнего предела с противолежащим государством), в большинстве же случаев установление ИЭЗ неизбежно связано с необходимостью ее делимитации с «противолежащим» или «прилегающим» государством. В соответствии со ст. 74 КМП-82 делимитация ИЭЗ между государствами с противолежащими или смежными побережьями осуществляется путем соглашения на основе международного права[132], однако, если в течение «разумного срока» соглашение не достигается, государства прибегают к

---

[130] *Carroz J. E.* 1982. The living resources of the sea. In The management of humanity's resources: The Law of the Sea. Workshop 1981 organized by The Hague Academy of International Law and the United Nations University. The Hague, Martinus Nijhoff. P. 193—207.

[131] Название основано на решении, принятом на III Конференции ООН по морскому праву по поводу процедуры голосования всего текста Конвенции — in toto, т.е. как «пакетная сделка»: если какое-то положение Конвенции государство не устраивало, то следовало обратить внимание на другие составляющие «пакета», отвечающие его интересам. «Пакет» включал: 12-мильный предел территориального моря; 200-мильные ИЭЗ; возможность распространить границы континентального шельфа за предел в 200 морских миль; установление режима транзитного прохода в проливах, используемых для международной навигации; «архипелажные» исходные линии и проходы; гарантии государствам, находящимся в географически неблагоприятном положении; доступ к ресурсам «Района».

[132] «Делимитационные линии» должны указываться на картах такого масштаба или масштабов, которые приемлемы для точного установления их положения. Такие линии могут быть заменены перечнями географических координат точек с указанием основных исходных геодезических данных. Карты или перечни географических координат с описанием указанных линий должны официально публиковаться прибрежным государством, а их копии передаваться на хранение

процедурам, включающим такие средства разрешения споров, как Международный трибунал по морскому праву, Международный суд или арбитраж.

В указанной зоне прибрежное государство распространяет свою юрисдикцию, в частности, на то, что касается:

а) разведки, разработки, сохранения и управления природными ресурсами;

б) регламентации иностранных морских научных исследований, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, защиты и сохранения морской среды (ст. 56 КМП-82).

Упомянутые выше «искусственные острова, установки и сооружения» не обладают статусом островов, а также не имеют своего территориального моря. Наличие искусственных островов, установок и сооружений не влияет на определение границ территориального моря, ИЭЗ или континентального шельфа. В силу положений ст. 60 КМП-82 прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над такими искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности. Вместе с тем о создании таких искусственных островов, установок или сооружений должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные средства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии. Любые покинутые или более неиспользуемые установки или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства с учетом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой связи IMO, IHO или ICAO. О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, должно даваться надлежащее оповещение.

В иностранной ИЭЗ суда (военные корабли) и летательные аппараты имеют право на осуществление следующих свобод:

— судоходства;

— полетов;

— прокладывать подводные кабели;

— прокладывать трубопроводы.

В свою очередь их судовладельцы обязаны:

— осуществлять эффективный контроль за деятельностью своих судов, кораблей и летательных аппаратов с целью недопущения нарушения режима ИЭЗ;

— принимать необходимые меры для обеспечения безопасности морской навигации.

В КМП-82 не содержатся положения, касающиеся установления морских коридоров и схем разделения движения в ИЭЗ или в открытом море. Однако, принимая во внимание общую компетенцию IMO и положения ее резолюции A. 572 (14), содержащей руководящие принципы по установлению схем движения судов, они могут быть применены и за пределами территориального моря.

В соответствии с параграфом 3.8 названной резолюции IMO процедура установления морских коридоров и схем разделения движения возбуждается правительством, предлагающим введение дополнительной или новой схемы движения, часть которой лежит за пределами территориального моря государства.

Государство предварительно должно проконсультироваться с IMO о возможности установления схемы движения, препровождая в адрес этой организации всю относящуюся к делу информацию, включая:

— причины исключения судов определенного класса из использования систем схем движения или какой-то их части;

— альтернативные маршруты движения для судов (или определенного класса судов), движение которых предполагается исключить во вновь устанавливаемых схемах движения.

В части регламентации оборота биологических ресурсов положения КМП-82 направлены на сохранение живых ре-

сурсов (ст. 61) и порядок их использования (ст. 62).

С целью сохранения живых ресурсов прибрежное государство определяет их допустимый улов; на основе научных данных устанавливает меры по их сохранению, поддержанию или восстановлению популяций вылавливаемых видов на уровнях или до уровней, при которых может быть обеспечен максимальный устойчивый вылов, определяемый с учетом соответствующих экологических и экономических факторов.

Прибрежное государство содействует цели оптимального использования живых ресурсов ИЭЗ, предоставляя доступ другим государствам, включая и те, которые считаются в неблагоприятном географическом положении, исходя из собственных промысловых возможностей и необходимость свести к минимуму нарушения в экономике государств, граждане которых обычно вели рыбный промысел в данной зоне или которые предприняли значительные усилия по исследованию и выявлению запасов. Согласно ст. 70 (2) КМП-82 к «государствам, находящимся в географически неблагоприятном положении» относятся те прибрежные государства, включая государства, омываемые замкнутыми или полузамкнутыми морями, географическое положение которых делает их зависимыми от эксплуатации живых ресурсов ИЭЗ других государств этого субрегиона или региона в отношении адекватного снабжения рыбой их населения или его части в целях удовлетворения потребностей в питании, а также прибрежные государства, которые не могут претендовать на свои собственные ИЭЗ.

Прибрежное государство, осуществляя свои суверенные права на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими, может в своей ИЭЗ принимать такие меры, как досмотр судов, их инспекция, арест и судебное разбирательство. В случае ареста или задержания иностранного судна прибрежное государство обязано незамедлительно уведомить государство флага о принятых мерах и о любом последовавшем наказании. Вместе с тем арестованное судно и его экипаж должны быть незамедлительно освобождены после предоставления разумного залога или другого обеспечения. Наказания, налагаемые прибрежным государством за нарушение законов и правил рыболовства в своей ИЭЗ, не могут включать тюремное заключение или любую другую форму личного наказания.

В тех случаях, когда положения КМП-82 не предоставляют прибрежному государству или другим государствам прав или юрисдикции в пределах ИЭЗ и когда между интересами прибрежного государства и любого другого государства возникает конфликт, последний должен разрешаться на основе справедливости и в свете всех относящихся к делу обстоятельств с учетом важности затронутых интересов для каждой из сторон, а также для международного сообщества в целом.

3.8. Обязанности государства по официальному опубликованию географических характеристик морских границ и иных данных, имеющих отношение к морскому законодательству

Наиболее известный в настоящее время способ определения географических характеристик морских границ государств заключается в официальном опубликовании карт и (или) перечней географических координат точек, служащих исходными для отсчета внешнего предела распространения суверенитета и юрисдикции государства на море.

В соответствии с п. 2 ст. 16, п. 9 ст. 47, п. 2 ст. 75 и п. 2 ст. 84 КМП-82 от прибрежных государств требуется сдавать на хранение Генеральному секретарю ООН карты, показывающие прямые и архипелажные исходные линии, а также внешние границы территориального моря, ИЭЗ и континентального шельфа или же перечни географических координат точек с указанием исходных геодезических данных. От прибрежных государств требуется также обеспечивать надлежащее опубликование всех таких карт и перечней географических координат.

Кроме того, в п. 9 ст. 76 КМП-82 от прибрежных государств требуется сдавать на хранение Генеральному секретарю ООН карты и соответствующую информацию, включая геодезические данные, перманентно описывающие внешние границы континентального шельфа. За их надлежащее опубликование отвечает Генеральный секретарь ООН.

Требуемые данные передаются Генеральному секретарю ООН в виде вербальной ноты или письма постоянного

представителя при ООН или другого лица, рассматривающегося в качестве представителя государства-участника. Простой факт наличия или принятия законодательства или заключения регистрируемого в Секретариате ООН договора о делимитации морских границ, даже если в них содержатся карты или перечни координат, не может рассматриваться как акт сдачи этой информации на хранение Генеральному секретарю ООН в соответствии с Конвенцией.

Хотя, как отмечено выше, в настоящий момент сдача на хранение Генеральному секретарю ООН карт или перечней географических координат точек является обязанностью всех государств — участников КМП-82, говорить о том, что практика такой передачи данных вполне сложилась, пока преждевременно.

В соответствии с упоминавшимися выше положениями КМП-82 и на основании рекомендаций Генеральной Ассамблеи ООН, содержащихся в ее резолюции 49/28 от 6 декабря 1994 г., основным компетентным подразделением Секретариата ООН, непосредственно занимающимся сбором указанной выше информации, является Отдел по вопросам океана и морскому праву (англ. — Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea), который хранит сдаваемые карты и перечни географических координат и распространяет имеющуюся информацию с целью содействия государствам в выполнении обязанностей, предусматривающих надлежащее опубликование такой информации. Вся предоставляемая исходная информация формируется в системе координат, используемой во Всемирной геодезической системе 84 (WGS-84), которая рассматривается в качестве стандартной.

Кроме того, Отделом по вопросам океана и морскому праву развернута географическая информационная система, позволяющая хранить и обрабатывать географическую информацию и готовить специализированные картографические материалы путем преобразования обычных карт и перечней географических координат в электронную форму. Географическая информационная система помогает также обнаруживать любые несоответствия в представленной информации, так как ее база соединена с базой данных о национальном законодательстве и договорах о делимитации, что облегчает поиск соответствующей информации по определенным географическим элементам[133].

Отдел информирует участников КМП-82 о сдаче на хранение карт и географических координат, направляя им «уведомления о морских зонах». Затем эти уведомления доводятся до сведения всех государств в периодически публикуемом издании под названием Информационный циркуляр по морскому праву (англ. — Law of the Sea Information Circular) наряду с другими актуальными сведениями, связанными с выполнением государствами обязанностей по надлежащему опубликованию информации.

Кроме перечисленных выше, в обязанности прибрежных государств также входит надлежащее опубликование информации, касающейся:

1) принимаемых законов и правил, относящихся к мирному проходу через территориальное море (п. 3 ст. 21 КМП-82), и всех законов и правил, которые принимаются государствами, граничащими с проливами, в отношении транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства (п. 3 ст. 42 КМП-82)[134];

2) информации о морских коридорах и системах (схемах) разделения движения, предусмотренной в ст. 22, 41 и 53 КМП-82. При этом следует учитывать, что, устанавливая такие системы, государства должны действовать через IMO, которая предусматривает принятие систем установления судоходных путей в соответствии с правилами Конвенции SOLAS (в частности, правила V/8) и правилами Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (в частности, правил 1 (d) и 10).

3.9. Правовой режим проливов и каналов, используемых для международного судоходства

[133] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. С. 24.

[134] Например, Украина представила экземпляр Правил таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Украины судов заграничного плавания, утвержденных приказом Государственного таможенного комитета Украины № 283 от 29 июня 1995 г. и зарегистрированных 12 июля 1995 г. за № 217/783 Министерством юстиции Украины (Правила опубликованы в выпуске №44 Бюллетеня по морскому праву).

Международное право не детерминирует понятия «международный морской пролив или канал». Применительно к настоящей работе под международными морскими проливами следует понимать естественно образованное, относительно узкое морское пространство, разделяющее материковые или островные участки суши, часть водной поверхности которых используется в интересах международного судоходства.

Географически международные проливы можно разделить на те, которые связывают территориальные моря, воды ИЭЗ припроливных государств и пространства открытого моря (например, Гибралтарский или Магелланов пролив), а также пространства открытого моря с территориальными и внутренними водами прибрежного государства (например, Керченский пролив).

Под международными каналами следует понимать искусственные морские пути, сооруженные, как правило, на территории одного государства и соединяющие пространства ИЭЗ и открытого моря различных водных бассейнов. Каналы для международного судоходства могут иметь как всемирное значение (например, Суэцкий или Панамский канал), так и использоваться с меньшей интенсивностью, как правило, в качестве международного регионального транспортного пути (например, Кильский или Коринфский канал).

3.9.1. Классификация проливов по правовым признакам

Проливы в зависимости от правового статуса образующих их вод, значения для судоходства могут быть классифицированы следующим образом:

— как внутренние водные пути;

— используемые для международного судоходства.

Режим плавания проливами, являющимися внутренними водными путями, регулируется национальным законодательством.

Режим плавания проливами, используемыми в интересах международного судоходства, даже в тех случаях, когда проливные пространства являются территориальными водами какого-либо государства, определяется в соответствии с нормами международного морского права. Исходя из этого проливы могут быть разделены на следующие группы:

1) используемые для международного судоходства проливы, воды которых не перекрываются территориальными водами прибрежных государств; режим плавания в таких районах основан на принципе свободы судоходства;

2) проливы, используемые для международного судоходства с правом транзитного прохода;

3) проливы, используемые для международного судоходства с режимом мирного прохода (к таким проливам не применяется право транзитного прохода);

4) проливы архипелагов, где в силу положений КМП-82 установлено право архипелажного прохода по морским коридорам;

5) проливы, режим плавания в которых определяется в соответствии со специально принятыми международными соглашениями, устанавливающими режим использования проливных пространств.

3.9.2. Транзитный проход[135]

Транзитный проход применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или ИЭЗ и другой частью открытого моря или ИЭЗ (ст. 37 КМП-82).

[135] См. ч. III КМП-82 «Проливы, используемые для международного судоходства» (раздел 2 «Транзитный проход»).

В данной категории проливов все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода (пролета). Транзитный проход представляет собой осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или ИЭЗ и другой частью открытого моря или ИЭЗ.

Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство (ст. 38 КМП-82).

В КМП-82 указывается на то, что не должно чиниться препятствий транзитному проходу со стороны припроливного государства. Вместе с тем в ст. 39 устанавливаются обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода, в частности:

1) суда и летательные аппараты должны «без промедления»[136] следовать через пролив или над ним; воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН; воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;

2) суда должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая МППСС-72, общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, а также не проводить морские научно-исследовательские и гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами;

3) летательные аппараты должны соблюдать правила полетов, установленные ICAO, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты должны также соблюдать меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, а также постоянно контролировать радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

Государства, граничащие с проливами, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. При этом припроливные государства вправе не только устанавливать новые схемы разделения движения судов, но и заменять установленные ранее, однако только после надлежащего о том оповещения и утверждения их компетентной международной организацией, которой является IMO. Установленные морские коридоры и схемы разделения движения становятся обязательными для судов, осуществляющих транзитный проход (п. 7 ст. 41 КМП-82).

В соответствии с КМП-82 морские коридоры и схемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства, «должны соответствовать общепринятым международным правилам» (п. 3 ст. 41). Правила IMO, касающиеся этого вопроса, содержатся в Предписании V/8 к Конвенции SOLAS, МППСС-72 (правила 1 (d) и 10). Кроме того, есть общие предписания IMO по схемам движения судов, содержащиеся в резолюции A 572 (141) этой организации.

В отношении морских коридоров и схем разделения движения, проходящих через воды двух или более государств, граничащих с проливами, эти государства должны консультироваться с IMO для выработки соответствующих совместных мер по обеспечению безопасности. Предписание V/8 (f) Конвенции SOLAS требует предоставлять государствам возможность составлять на базе взаимного согласия общие предложения, которые должны быть разосланы заинтересованным правительствам.

[136] В КМП-82 не детерминируется понятие «без промедления». Очевидно, что его определение связано с условиями обычного использования судов, осуществляющих судоходство. Если, однако, применительно к гражданским коммерческим или государственным судам отсутствие промедления будет связано с обычным режимом перехода и эксплуатации судовой энергетической установки, то применительно к военным кораблям «промедление» будет, скорее, связано не со скоростным режимом мореплавания, а с геометрией маршрута, свидетельствующей о непроведении во время транзита учений, исследований, гидрографических работ и иных мероприятий боевой подготовки.

Государства, граничащие с проливами:

а) ясно обозначают все установленные или предписанные ими морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы (п. 6 ст. 41 КМП-82);

б) не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над проливом, а также не должно быть никакого приостановления транзитного прохода (ст. 44 КМП-82);

в) могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в отношении всех нижеследующих вопросов или любого из них:

— безопасность судоходства и регулирование движения судов;

— предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе;

— погрузка или выгрузка любых товаров или валюты, посадка или высадка лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами;

— что касается рыболовных судов — недопущение рыболовства, в том числе требования, касающиеся уборки рыболовных снастей (ст. 42 КМП-82).

Когда судно или летательный аппарат, обладающие суверенным иммунитетом, действуют таким образом, что это противоречит таким законам и правилам или другим положениям ч. III КМП-82, государство флага судна или государство регистрации летательного аппарата несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные государствам, граничащим с проливами.

3.9.3. Мирный проход

Режим мирного прохода применяется в используемых для международного судоходства проливах, к которым не применяется право транзитного прохода. Предусматривается это в случаях, когда пролив:

а) образуется островом государства, граничащего с этим проливом и его континентальной частью, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в экономической зоне (п. 1 ст. 38 КМП-82);

б) расположен между районом открытого моря или экономической зоны и территориальным морем иностранного государства (подп. «b» п. 1 ст. 45 КМП-82).

Через такие проливы не должно быть никакого приостановления мирного прохода (п. 2 ст. 45 КМП-82).

В КМП-82 в контексте правил, которых следует придерживаться при плавании в таких проливах, указывается на применимость «режима мирного прохода» (п. 1 ст. 45 КМП-82). Вместе с тем ни в посвященной проливам ч. III, ни в других разделах Конвенции не раскрывается содержание этого понятия. Ввиду того, что по смыслу ст. 45 КМП-82 «мирный проход» применяется к проливам, расположенным в территориальном море припроливного государства, есть основания полагать, что «режим мирного прохода», применяемого к проливам, должен быть адекватен «режиму мирного прохода» через территориальные воды, которому посвящен раздел 3 части II КМП-82, о чем уже достаточно подробно говорилось в настоящей книги.

Следует заметить, что раздел 3 ч. II КМП-82 не использует термин «режим». По всей видимости, его формируют нормы, содержащие понятие мирного прохода, а также права и обязанности прибрежного государства и судовладельца, судно которого совершает мирный проход (ст. 17—32 КМП-82). Кроме того, применительно к проходу проливов понятие прохода, содержащееся в п. 1 ст. 18, все же следует ограничить пунктом «а» («под проходом понимается плавание через территориальное море с целью: а) пересечь это море, не заходя во внутренние воды или не становясь на рейде или у портового сооружения за

пределами внутренних вод»), поскольку проход во внутренние воды может являться целью плавания, но не самого прохода проливом.

3.9.4. Правовой режим «архипелажного прохода»

«Архипелажный проход» представляет собой осуществление права нормального судоходства и пролета летательных аппаратов по установленным морским и расположенным над ними воздушным коридорам, которые пересекают архипелажные воды и прилегающее территориальное море, включая все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства или пролета над архипелажными водами единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита через архипелаг из одной части открытого моря или ИЭЗ в другую часть открытого моря или ИЭЗ (п. 3 ст. 53 КМП-82).

В КМП-82 не раскрывается содержание понятия «нормальное судоходство», под которым, очевидно, следует понимать мореплавание, не связанное ни с чем иным, кроме судоходства и исполнения международно признанных обязательств капитана по спасанию человеческой жизни на море.

Принимая во внимание положения ст. 52 КМП-82, в проливах архипелагов режим «архипелажного прохода» адекватен «режиму мирного прохода» (раздел 3 ч. II КМП-92), однако с учетом наличия, как минимум, двух особенностей:

— государство-архипелаг может без дискриминации иностранных судов по форме или по существу временно приостанавливать в определенных районах своих архипелажных вод мирный проход иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности (такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования);

— право установления в проливах архипелажного прохода, отличающегося от всех вышеприведенных необходимостью следования по установленным коридорам.

Архипелажный проход осуществляется по морским и воздушным коридорам, правом плавания (пролета) по которым наделяются все морские (воздушные) суда вне зависимости от их статуса.

В п. 4 ст. 53 КМП-82 определяется, что морские и воздушные коридоры, пересекающие архипелажные воды и прилегающее территориальное море, включают все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства, и все обычные судоходные фарватеры при условии, что нет необходимости дублировать одинаково удобные пути между одними и теми же пунктами входа и выхода.

Архипелажные морские и воздушные коридоры определяются серией непрерывных осевых линий от входной точки начала архипелажного коридора до выхода из него. В п. 5 ст. 53 КМП-82 указано, что суда и летательные аппараты при архипелажном проходе по морским коридорам не должны отклоняться более чем на 25 морских миль в любую сторону от установленных осевых линий во время прохода, при условии, что такие суда и летательные аппараты не будут приближаться к берегам ближе, чем на 10% расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

Морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам. Порядок установления морских коридоров определяется Комитетом ІМО по морской безопасности (англ. — Maritime Safety Committee (MSC)). В декабре 1998 г. ІМО утвердила Руководство по транзиту через архипалажные воды (англ. — Guidance for ships transiting arhipelagic waters SN/Circ. 206, 8 January 1999), в соответствии с которым «проход по архипелажным морским коридорам (маршрутам) означает обычную навигацию через архипелажные воды исключительно с целью непрерывного транзита между одной частью открытого моря (ИЭЗ) и другой частью открытого моря (ИЭЗ)». Архипелажный проход по морскому коридору не может быть остановлен или временно запрещен (правило 2.1.2).

Порядок установления границ и осевых линий морских коридоров был утвержден Комитетом ІМО по морской без-

опасности в 1998 г. (Resolution MSC 71 (69)). Применение нумерации, условных обозначений и символов на морских картах, представляемых в IMO для утверждения морских коридоров, устанавливаемых государством-архипелагом в интересах международного судоходства, определяется на основе правил, разработанных Комитетом по стандартизации морских карт IHO (англ. — Chart Standardization Committee of the International Hydrographic Organization). До тех пор, пока IMO не утвердит представленную архипелажным государством схему морского коридора, суда, осуществляющие архипелажный проход, могут пользоваться в водах государства-архипелага маршрутами, традиционно используемыми в интересах международного судоходства (правило 2.1.1).

Индонезия в 1996 г. одной из первых представила в Комитет IMO по морской безопасности перечни географических координат осевых линий и границ трех морских коридоров, которые были утверждены IMO 19 мая 1998 г. на 69-й сессии (резолюция MSC. 72 (69)).

Установление Индонезией трех архипелажных коридоров (пролив Sunda Strait между островами Суматра и Ява, пролив Lombok Strait между островами Бали и Ломбок, и через море Moluccan) и запрет на следование Малакским проливом (закон 1996 г. № 6) вызвали энергичные протесты США, Австралии и ряда других стран. Правительство Индонезии 28 июля 2002 г. приняло правила № 37, которыми определило порядок осуществления архипелажного прохода, где в дополнение к ранее описанному порядку, установленному КМП-82, предлагает всем иностранным судам и военным кораблям осуществлять проход «как можно быстрее» (п. 1 ст. 4), запрещая судам остановку в процессе прохода, а также определяя противоправным для военных кораблей, осуществляющих проведение каких бы то ни было учений или использование вооружения или военной техники (п. 4 ст. 4).

Следует отметить, что имеет место некоторая девиация национальных законов и в иных архипелажных государствах в части регламентации прохода по утвержденным морским коридорам, однако принципиальным следует признать, что при условии соблюдения режима внутренних вод, находящихся в пределах архипелажных вод (воды портов заливов и т.д.), а также при соблюдении положений КМП-82, регламентирующих архипелажный проход, суда всех государств пользуются правом мирного прохода через архипелажные воды, и это право распространяется и на военные корабли и летательные аппараты.

3.9.5. Проливы со специальным правовым режимом

К проливам со специальным режимом относятся проливы, используемые для международного судоходства, проход в которых регулируется в целом и частично находящимися в силе и специально относящимися к этим проливам международными конвенциями. В настоящее время к таким проливам могут быть отнесены Балтийские и Черноморские проливы, а также Керченский пролив.

Балтийские проливы. Географически проливная зона состоит из проливов Скагеррак, Каттегат и далее на вход в Балтийское море можно следовать проливами Большой и Малый Бельт или Зунд.

Наименьшее значение для судоходства имеет Малый Бельт. Являясь частью внутренних вод Дании, он неглубоководен (минимальная глубина около 12 м), весьма узок (наименьшая ширина 0,6 км), в нем достаточно сильное течение, и к тому же построенный через него в 1935 г. мост ограничивает высоту проходящих судов 33 метрами (от ватерлинии).

Зунд, разделяющий побережья Дании и Швеции, является наиболее коротким и удобным маршрутом в Северное море из Балтийского (и обратно). Пролив достаточно широк (наименьшая ширина 4 км), хотя его нельзя назвать глубоководным (наименьшие его глубины составляют 7,1—7,7 м)[137]. Самыми удобными, с точки зрения судоходства, являются проходы Дрогден и Холлендердюб в районе Копенгагенского рейда.

[137] *Alex G.* Oude Elferink The Regime of Passage of Ships through the Danish Straits Netherlands Institute for the Law of the Sea Utrecht University / The Netherlands NILOS Papers Online 1999. No. 3, Nov.

Более приспособлен для судоходства пролив Большой Бельт (его наименьшие глубины примерно 20—25 м[138]), однако даже в Большом Бельте только несколько фарватеров пригодны для прохода крупнотоннажных судов, хотя его наименьшая ширина 15 км. В давние времена, опираясь на свои требования, признаваемые балтийскими державами начиная с середины XVI столетия, датская корона взимала сборы за проход через проливы Большой, Малый Бельт и Зунд, которые получили название «Зундские пошлины».

После протеста США в 1848 г., поддержанного другими морскими державами, 14 марта 1857 г. был подписан Копенгагенский договор[139], согласно которому Дания отказывалась впредь от взимания пошлин при условии предоставления ей возмещения в размере 3 млн фунтов стерлингов[140], причем сумма эта была распределена между договаривающимися государствами в зависимости от тогдашнего объема их судоходства[141].

На формирование правового режима плавания Балтийскими проливами оказывают влияние нормы международного морского права, законодательства припроливных государств (Дания и Швеция), рекомендации IMO, а также положения упомянутого Копенгагенского трактата 1857 г. и Конвенции, заключенной в том же году Данией с США[142].

Согласно Копенгагенскому трактату 1857 г. проход коммерческих судов является свободным и не обременен никакими платежами датской короне; проход не должен приостанавливаться и включает постановку судна на якорь или заход в порт, если это необходимо из-за погодных условий или для осуществления коммерческих операций (ст. 1). Данное положение не дает Дании возможности принуждать иностранные суда к совершению действий, не предусмотренных международным правом, однако не лишает права в интересах безопасности издавать правила, применяемые к иностранному судоходству.

В настоящее время в соответствии с рекомендациями IMO[143] основной маршрут следования крупнотоннажных судов проливами проходит через Большой Бельт (так называемый маршрут «Т»). Второй по значимости — проход в проливе Зунд. После принятия решения о строительстве моста через Большой Бельт в 1991 г. Дания установила систему контроля движения судов через Большой Бельт — VTS (англ. — Vessel Traffic System) для обеспечения безопасности мореплавания и предотвращения захода в западный проход судов водоизмещением более 1000 регистровых тонн и высотой более 18 м[144]. Указанные правила соответствуют положениям ст. 41 КМП-82, согласно которой государства, граничащие с проливами, могут устанавливать в проливах морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов.

Резолюцией А. 579 (14) от 20 ноября 1985 г. Ассамблея IMO рекомендовала использовать лоцманскую проводку[145], введенную правительствами Дании и Швеции в проливе Зунд в отдельных районах для некоторых типов судов, перевозящих определенный груз. Резолюцией от 19 ноября 1987 г. А. 620 (15) IMO сделала аналогичные рекомендации для некоторых типов судов, осуществляющих вход в Балтийское море[146]. В 1996 г. Комитет IMO по безопасности мореплавания утвердил положения обязательной системы оповещения судов — SRS (англ. — ship reporting system), следующих проливом Большой Бельт с целью недопущения отклонения судов от установленных маршрутов и предотвращения коллизий в проливной зоне.

Что касается прохода проливами судов, занятых на некоммерческой службе, а также военных кораблей, то Копенгагенский трактат 1857 г. этот вопрос не регулирует. Не были решены эти вопросы на основе международного договора и в

---

[138] Там же.
[139] Договор 1857 г. применим только к проливной зоне, сформированной проливами Зунд, Большой и Малый Бельт.
[140] *Gessner L.* Le droit des nentres sur Mer. 2 ed. Berlin, 1876.
[141] *Коломбос Д.* Международное морское право. С. 185.
[142] Convention for the Discontinuance of the Sound Dues between Denmark and the United States of 11 April 1857 / Consolidated Treaty Series. Vol. 116. P. 465.
[143] IMO утвердила рекомендации по проходу судов в Балтийское море (SC 138 (76)).
[144] Конструкция моста через Большой Бельт была закончена в 1998 г. Вертикальный клиренс западного прохода составил 18 м, а восточного (основного) прохода — 65 м.
[145] Копенгагенский Трактат предполагал установление в проливах (и на подходах к ним, включая пролив Каттегат) лоцманское обслуживание для проходящих судов, однако только на добровольной основе.
[146] *Nissen A.* «Route T.; A Major Danish Waterway» (Maps and Annexes to the Memorial of the Government of the Republic of Finland (December 1991), Annex I, P. 23—30, 24—25.

дальнейшем, хотя ставились неоднократно[147].

До 1938 г. фактически не содержалось ограничений для прохода государственных и военных кораблей через проливы и в законах припроливных государств. Постановлением от 7 сентября 1938 г. «О допуске в мирное время военных кораблей иностранных государств и самолетов в пределы датской территории» Дания односторонне ввела некоторые ограничения для прохода военных кораблей, не делая при этом никакого различия между кораблями прибалтийских и кораблями небалтийских государств. Однако эти ограничения были незначительны, и корабли фактически могли свободно проходить через проливы[148].

В начале 1951 г. датским королевским указом «О допуске иностранных военных кораблей и военных самолетов в пределы датской территории в мирное время», а затем королевским указом от 27 февраля 1976 г. «О допуске иностранных военных кораблей и военных летательных аппаратов на датскую территорию в мирное время» был установлен следующий порядок прохода военных кораблей через проливы[149]:

1) для прохода военных кораблей через Малый Бельт необходимо предварительно уведомить датские власти дипломатическим путем за восемь дней до запланированного прохода или пребывания (ст. 7);

2) плавание через Большой Бельт осуществляется свободно, однако если плавание или пребывание военных кораблей в проливе будет продолжаться более 48 часов, об этом за восемь суток до предполагаемого прохода датским властям по дипломатическим каналам должно быть сделано предварительное уведомление (ст. 6). Разрешение датского правительства требуется в случае, если более трех военных кораблей одного и того же государства предполагают находиться одновременно в пределах одного и того же морского района или их пребывание (независимо от количества) в проливе предполагается более четырех суток;

3) при плавании в датских водах в районе пролива Зунд действуют те же ограничения, что и описанные выше применительно к проливу Большой Бельт; кроме того, хотя проход военных кораблей через Зунд свободен, но для плавания через район Копенгагенского рейда — проходы Дрогден (англ. — Drogden) и Холлендердюб (англ. — Hollaenderdyb) — требуется предварительное уведомление датского правительства дипломатическим путем за восемь суток до предполагаемого прохода.

Подводные лодки могут проходить через проливы только в надводном положении и с поднятым военно-морским флагом.

Введенные 5 января 1999 г. новые правила допуска иностранных военных кораблей и летательных аппаратов на датскую территорию в мирное время установили мирный проход в Большом Бельте и датской части Зунда и по сути повторяют Правила 1976 г., за исключением отказа от требований на предварительное разрешение зайти в датские территориальные воды (теперь достаточно уведомления) для отряда кораблей из трех и более вымпелов[150].

Швеция 6 января 1966 г. приняла королевский указ № 366, согласно которому иностранные военные корабли, проходящие через шведские территориальные воды, должны давать предуведомление. Данное положение не распространялось на пролив Зунд. В принятых королевским указом в 1992 г. дополнениях к правилам доступа иностранных государственных судов и летательных аппаратов в шведскую территорию 27 октября 1994 г. был подтвержден уведомительный характер захода военных кораблей в шведские воды[151].

Таким образом, и Дания, и Швеция в проливной зоне применительно к проходу военных и государственных судов по сути установили режим «мирного прохода»[152], что противоречит положениям КМП-82.

---

[147] Например, международно-правовой режим, применимый к проходу проливов, рассматривался Международным судом в споре между Данией и Финляндией относительно прохода Большого Бельта.

[148] Военно-морской международно-правовой справочник / под ред. А. С. Бахова. М. : Воениздат, 1956.

[149] На военные корабли, терпящие бедствия, все указанные выше ограничения не распространяются.

[150] Limits in the seas №36, National claims to Maritime Jurisdictions. 8th Revision, 2000. May 25. P. 38.

[151] Limits in the seas №36, National claims to Maritime Jurisdictions. 8th Revision, 2000. May 25. P. 141.

[152] Эта позиция не поддержана всеми государствами. Например, США считают, что военные корабли должны пользоваться либо обычным правом, признающим свободный проход через единственный международный водный путь, ведущий из одного водного бассейна в другой, либо конвенционным правом

Другая проблема, неизбежно затрагивающая правовой режим проливной зоны, связана с увеличением последней государствами, граничащими с проливами территориального моря, до 12 морских миль.

Швеция первой из припроливных государств изменила ширину территориального моря[153], установив в 1979 г. его предел в 12 морских миль[154]. В 1994 г. Германия[155], а затем в апреле 1999 г. и Дания[156] установили аналогичную ширину территориального моря.

Увеличение пространственных пределов территориальных вод указанных государств неизбежно сказывается на режиме вод, формирующих проливные зоны. Как известно, ч. III КМП-82 «не применяется к проливу, используемому для международного судоходства, если в этом проливе имеется столь же удобный, с точки зрения навигационных и гидрографических условий, путь, проходящий в открытом море или в исключительной экономической зоне; на таких путях применяются другие соответствующие части настоящей Конвенции, включая положения, касающиеся свобод судоходства и полета» (ст. 36).

Дабы исключить казус, при котором положения ч. III КМП-82 стали бы применимы к Балтийским проливам, распространяя на последние правила транзитного прохода, еще в 1979 г. Дания и Швеция согласились, что в случае, если оба государства увеличат ширину своих территориальных вод до 12 морских миль, то оставят шестимильный коридор открытого моря для обеспечения свободного транзита судов через проливы[157].

Дания считает, что режим транзитного прохода не применяется и не будет применяться к проливам, поскольку нет значительной разницы между маршрутом «Т» и маршрутами за пределами территориальных вод, а в других районах, где нет альтернативных путей, маршрут «Т» исключен из датских территориальных вод.

Однако, расширив территориальное море до 12 морских миль, Дания все же перекрыла ими коридоры, используемые для международной навигации в проходах между материковым побережьем и островами Лесе (англ. — Laeso) и Анхольт (англ. — Anholt), что делает вышеприведенное утверждение не совсем корректным. К тому же датский закон «О защите морской среды» от 30 июня 1993 г. применяется к иностранным судам в датских внутренних водах и территориальном море (ст. 2 (1) (D)) и не делает исключений для пространств проливной зоны, а датские правила относительно плавания иностранных военных кораблей обязывают последние в территориальном море и в проливной зоне следовать установленным маршрутом. Швеция также установила правила, обязывающие соблюдать экологическое законодательство, в том числе и в проливной зоне.

Можно приводить и другие казусы, вытекающие из неоднозначности правового режима проливов, в том, что касается прохода государственных и военных кораблей. Так, например, американский профессор М. Нордквист указывает на то, что сомнительным представляется право корабельного летательного аппарата осуществить транзитный пролет через проливную зону, если у корабля, на котором он базируется, нет права осуществить транзитный проход[158].

В соответствии со ст. 35 КМП-82 ч. III не затрагивает правовой режим проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам. Дания полагает, что положения ч. III указанной Конвенции не распространяются на Балтийские проливы, и режим прохода через пролив Большой Бельт основывается на положении ст. 2 Трактата 1857 г., ссылающейся на применение норм обычного права в проливной зоне. Швеция в декларации, сделанной при ратификации КМП-82, заявляла,

---

транзитного прохода.

[153] До установления 12-мильного предела территориальных вод Дания и Германия имели ширину территориального моря в 3 морские мили, а Швеция — в 4 морские мили.

[154] Act concerning the Territorial Waters of Sweden of 3 June 1966 as amended on 20 December 1979. The Law of the Sea; National Claims to Maritime Jurisdiction. United Nations. New York, 1992. P. 126.

[155] Proclamation of 11 November 1994 by the Government of the Federal Republic of Germany concerning the Extension of the Breadth of the German Territorial Sea / Law of the Sea Bulletin No. 27. P. 55.

[156] Act No. 200 of 7 April 1999 on the Delimitation of the Territorial Sea and Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea. Limits in the seas №36. National Claims to Maritime Jurisdiction 8th Revision / US Department of State. 2000. May 25.

[157] Exchange of Notes constituting an Agreement between Denmark and Sweden concerning the Delimitation of the Territorial Waters between Denmark and Sweden of 25 June 1979. The Law of the Sea; Maritime Boundary Agreements (1970—1984). United Nations. New York, 1987. P. 18.

[158] *Nordquist M. H.* United Nations Convention on the Law of the Sea 1982; A Commentary. Vol. 2. Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1993. P. 314.

что не признает право транзитного прохода применительно к проливам Зунд и Аландскому и считает, что к ним применяется режим, основанный на действующих в течение продолжительного времени конвенциях[159].

По мнению нидерландского ученого А. Элфэрика, позиция Дании означает, что во многом режим прохода проливов будет в какой-то степени изолированным от изменений в общем подходе к режиму плавания международными проливами, и если предположить, что в недалеком будущем установленный КМП-82 режим транзитного прохода будет отнесен к нормам обычного права, то они должны быть применимы и к «датским проливам»[160].

По нашему мнению, Копенгагенский трактат 1857 г. не может служить исчерпывающим документом, регламентирующим в современных условиях проход Балтийских проливов судами, имеющими различный правовой статус. Претензии Дании и Швеции на установление правил мирного прохода применительно к судам, занятым на некоммерческой службе, и военным кораблям вряд ли оправданы, поскольку крупнотоннажное судно, имеющее осадку 15 м и высоту надстроек 20 м, не может воспользоваться иным столь же удобным с точки зрения навигационных и гидрографических условий путем, кроме восточного прохода пролива Большой Бельт, а значит, режим плавания проливов для указанной выше категории судов должен быть транзитный.

Черноморские проливы. Под Черноморскими (или Турецкими) проливами принято понимать международный водный путь из Черного в Средиземное море, состоящий (с севера на юг) из проливов Босфор (англ. — Strait of Istanbul), Мраморного моря и пролива Дарданеллы (англ. — Strait of Chanakkale).

Черноморские проливы — один из наиболее оживленных морских путей: через проливную зону ежегодно следует порядка 50 тыс. судов, 15% которых являются крупнотоннажными, перевозящими в ряде случаев опасные вещества (5% общего числа судов). Из общего количества использующих проливы судов около 50% составляют турецкие. В 1994 г. количество иностранных судов, судя по последнему докладу МИД Турции, уменьшилось приблизительно на 16% по сравнению с 1993 г. (с 23 до 19 тыс. судов), а их суммарный тоннаж снизился за то же время на 25% (со 117 до 88 млн регистровых т).

Первая многосторонняя конвенция, установившая международный режим использования проливов, была подписана Австрией, Англией, Пруссией, Россией, Турцией и Францией. В 1841 г. Конвенция установила порядок, при котором Босфор и Дарданеллы объявлялись в мирное время закрытыми для военных судов всех держав. Николай I считал этот порядок выгодным для России, однако в условиях Крымской войны он убедился в обратном.

С целью «упорядочить проход и судоходство в проливе Дарданеллы, в Мраморном море и в Босфоре (далее — проливы), в целях ограждения, в рамках, отвечающих безопасности Турции и безопасности в Черном море, прибрежных государств, 20 июля 1936 г. в швейцарском городе Монтрё Францией, Великобританией, Индией, Грецией, Японией, Румынией, Турцией, СССР и Югославией была подписана Конвенция о режиме проливов, которая вступила в силу 9 ноября 1936 г. и состоит из пяти разделов, причем два первых посвящены, соответственно, порядку прохода проливов торговыми судами и военными кораблями.

В мирное время и во время войны, когда Турция не является воюющей стороной, торговые суда пользуются правом полной свободы прохода и плавания, днем и ночью, независимо от флага, груза и без каких-либо формальностей. За фактически оказанные услуги согласно ст. 2 упомянутой Конвенции с проходящих судов могут взиматься сборы, которые применяются к проходу «туда и обратно», однако если торговое судно вновь следует через проливы для возвращения в Эгейское или в Черное море более чем через шесть месяцев после дня входа в проливы в первоначальном направлении, то судно без различия флага может быть «приглашено» уплатить эти сборы второй раз. Если при первоначальном прохождении торговое судно заявит, что оно не предполагает возвращаться, оно будет обязано платить лишь половину тарифа сборов и плат. Проводка лоцманами и пользование буксирными судами признаны необязательными.

---

[159] Law of the Sea Bulletin. No. 32. P. 11.

[160] *Alex G.* Oude Elferink The Regime of Passage of Ships through the Danish Straits Netherlands Institute for the Law of the Sea Utrecht University.

Всякое судно, которое входит в проливы из Эгейского или из Черного моря, должно останавливаться у санитарной станции при входе в проливы, чтобы подвергнуться санитарному осмотру в рамках международных санитарных правил.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, торговые суда, не принадлежащие к стране, находящейся в войне с Турцией, должны пользоваться правом свободы прохода и плавания в проливах, при условии, что никаким образом не оказывают содействия противнику. Эти суда должны входить в проливы днем; проход должен осуществляться по пути, который в каждом отдельном случае будет указываться турецкими властями. В случае если Турция считала бы себя находящейся под угрозой непосредственной военной опасности, проход судов может тем не менее продолжаться, с тем, однако, условием, что суда должны входить в проливы днем и проход должен будет совершаться по пути, указываемому в каждом отдельном случае турецкими властями. Проводка лоцманами в этом случае может быть сделана обязательной, но будет бесплатной.

Для прохода в проливах военных кораблей[161] турецкому правительству дипломатическим путем должно быть сделано предуведомление. Нормальный срок предуведомления — восемь дней (для не прибрежных к Черному морю держав — 15 дней). В предуведомлении должно указываться место назначения, название, тип и количество кораблей, а также даты прохода в первоначальном направлении и возвращения. Всякое изменение даты должно составить предмет предуведомления за три дня.

Общий максимальный тоннаж всех судов иностранных ВМС[162], могущих находиться в состоянии транзита через проливы, не должен превышать 15 тыс. т, за исключением случаев, когда проливами следуют линейные корабли прибрежной к Черному морю державы, при условии, что последние следуют через проливы в одиночку, эскортируемые не более чем двумя миноносцами[163].

Вспомогательные корабли военного флота, исключительно приспособленные для перевозки жидкого или иного топлива, не обязаны давать предуведомление, упомянутое выше, а их водоизмещение не входит в исчисление тоннажа, подлежащего ограничению, при условии прохождения через проливы в одиночку. Данное положение распространяется на данную категорию судов только в том случае, если их вооружение состоит: в отношении артиллерии против надводных целей не более чем из двух орудий максимального калибра в 105 мм, в отношении противовоздушной артиллерии — не более чем из двух установок максимального калибра в 75 мм.

При следовании проливами транзитом военные корабли не могут:

— использовать воздушные суда;

— останавливаться (ложиться в дрейф или становиться на якорь), пребывать в проливах свыше времени, необходимого для совершения их прохода, за исключением аварии или «несчастья на море».

В современных условиях общий тоннаж, который державы, не прибрежные к Черному морю, могут там иметь, ограничивается в 45 тыс. т, и вне зависимости от целей нахождения в Черном море военные корабли неприбрежных держав не могут оставаться там более чем на 21 день.

В 20-х гг. прошлого столетия Турция несколько раз пыталась ввести для иностранных судов правила, требующие обращения за разрешением на проход через проливы, запрещающие пользование радиоаппаратурой при проходе, вводящие полицейский и таможенный досмотры транзитных судов и т.п., но после обращений ряда стран правительство Турции было вынуждено сделать уточнение, что эти правила не распространяются на иностранные суда, следующие транзитом.

В 1982 г. правительство Турции ввело в действие Регламент порта Стамбул, распространив его положения на всю зону

---

[161] В целях определения понятия «военные корабли» и их классификации, а также исчисления тоннажей в Конвенции сделаны определения, изложенные в Приложении II.

[162] Отряд кораблей не должен превышать 9 вымпелов.

[163] В этот тоннаж не будут включаться корабли, принадлежащие державам, прибрежным к Черному морю или неприбрежным, которые, согласно постановлениям ст. 17, наносят визит в один из портов проливов, которые потерпели бы аварию при прохождении; эти корабли обязаны соблюдать во время ремонта особые правила безопасности, издаваемые Турцией.

проливов и предусмотрев (в нарушение Конвенции Монтрё) некоторые ограничения свободы судоходства в проливах. Однако после возражений ряда стран турецкие власти сделали заявление, что этот Регламент касается лишь турецких и тех иностранных судов, которые заходят в турецкие порты, и не относится к иностранным судам, проходящим через проливы транзитом.

На состоявшейся 13—24 ноября 1995 г. 19-й Ассамблее ІМО была принята резолюция А. 827 (19), которая утвердила правила и рекомендации ІМО для проливов, разработанные годом раньше Комитетом ІМО по морской безопасности. Указанная резолюция подтверждает право любых судов пользоваться проливами в соответствии с Конвенцией Монтрё и другими нормами международного права, а также необходимость полного соответствия турецкого Регламента правилам и рекомендациям ІМО.

Ряд стран (включая Россию) сделали заявления о том, что не считают себя обязанными выполнять те требования введенного Турцией Регламента, которые расходятся с Конвенцией Монтрё и с правилами и рекомендациями ІМО.

Проливы — извечная забота российской внешней политики со времен выхода России к Азовскому, а затем Черному морям в XVII в.; от всего, что с ними связано, веет неудачами и победами российского оружия и российской дипломатии. Проливы символизируют гарантированность доступа в Мировой океан. Существующий режим плавания был достигнут высокой ценой: русско-турецкие войны, Крымская война, неоднократные сложнейшие переговоры и большой труд российской, а затем и советской дипломатии. И сегодня проливы продолжают иметь для России жизненно важное военное и хозяйственное значение, через них осуществляется около 25% российской внешней торговли.

В нынешних условиях, в связи с изменениями геополитической ситуации в регионе (вхождением Крыма в состав РФ и изменением территориального титула Абхазии) ростом военного присутствия стран НАТО и повышением боевого потенциала российского Черноморского флота, особенностями российско-турецких отношений соблюдение договора Монтрё 1936 г. имеет для России стратегическое значение. Поэтому принятие или любое изменение турецких правил, имеющих отношение к использованию проливов носит принципиальное значение. Реагируя на турецкие правила 1994 г. Комитет ІМО по безопасности на море принял правила и рекомендации по плаванию судов в Черноморских проливах, которые вступили в силу 24 ноября 1994 г. Турцию призвали привести ее Регламент 1994 г. в полное соответствие с нормами международного права. Несмотря на это Турция не стала вносить изменения и поправки в национальный Регламент, как это было рекомендовано ІМО, и вместо этого 28 ноября 1994 г. ввела Инструкцию о принципах и способах применения Регламента, что, по ее мнению, позволяет упорядочить многие спорные вопросы.

Керченский пролив находится между Керченским и Таманским полуостровами и соединяет Азовское море с Черным. На западе он ограничен Керченским полуостровом, на востоке — Таманским полуостровом, т.е. полностью перекрывается внутренними водами России. Южный вход в пролив расположен между мысами Такиль и Панагия, северный — меж¬ду мысами Хрони и Ахиллеон. Протяженность Керченского пролива — 22 мили (около 41 км), ширина — от 4 до 45 км, глубина — 5—15 м. Наименьшая ширина пролива около двух миль, однако множество отмелей и других опасностей делают его очень узким и мелководным. Керченский пролив мелководен, свидетельство чему можно найти в древнем названии: его называли Боспором Киммерийским («боспор» в переводе на русский язык означает «бычий брод»).

Керченский пролив следует отнести к международному проливу с точки зрения его фактического использования в интересах международного судоходства. С точки зрения правового статуса его вод, то они состоят из внутренних и территориальных вод Российской Федерации.

В качестве постоянно действующего навигационного препятствия в проливе установлен стационарный мост, соединяющий побережье Крыма и Таманского полуострова, что накладывает на Российскую Федерацию обязательства по поддержанию безопасного состояния его конструкции и своевременному извещению иностранных мореплавателей о возможных навигационных препятствий, изменений фарватера, действующего (устанавливаемого) навигацион-

но-гидрографического оборудования и предоставлению иных сведений, имеющих отношение к безопасности мореплавания..

Что касается правового режима мореплавания в Керченском проливе, то он основан на свободе транзита при условии соблюдения обязательных постановлений в п. Керчь и п. Кавказ, а также уплаты сборов за фактически оказанные услуги при следовании по Керчь-Еникальскому каналу.

В соответствии со статьей 5 договора «О российско-украинской границе» 2003 г.[164] воды Азовского моря определены как внутренние. Исходя из этого можно утверждать, что положения статьи 45 КМП-82 («Мирный проход») к Керченскому проливу не применимы. Если в дальнейшем (исходя из современного статуса Крыма) стороны придут к «морскому» варианту делимитации Азовского моря, который предполагает установление сторонами ИЭЗ в Азовском море, то к проливу будут применимы положения раздела 2, части III КМП-82.[165]

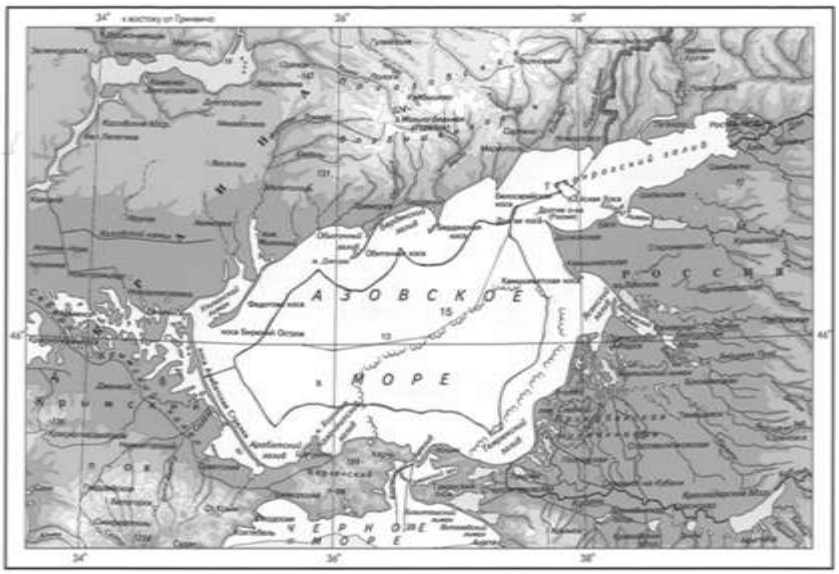


Рис. 5 Керченский пролив и гипотетические границы между РФ и Украиной в Азовском море.

На основании российско-украинского договора «О российско-украинской государственной границе» 2003 г.[166] стороны объявили:

— Азовское море и Керченский пролив внутренними водами России и Украины;

— российские и украинские военные корабли и торговые суда пользуются свободой судоходства в Азовском море и Керченском проливе;

— военные корабли под флагом третьих государств могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив только по приглашению России или Украины, согласованному с другим прибрежным государством;

— российско-украинское сотрудничество, в том числе совместная деятельность в области судоходства, включая его регулирование и навигационно-гидрографическое обеспечение, рыболовства, защиты морской среды, экологической безопасности, а также поиска и спасания в Азовском море и Керченском проливе, обеспечиваются как реализацией имеющихся соглашений, так и заключением, в соответствующих случаях, новых договоренностей.

Правила плавания судов на подходах и в акватории морского порта Керчь, описание зоны действия систем управления

[164] Полагаем договор действующим, поскольку на момент издания стороны не объявили о его денонсации.
[165] Гипотетическая граница территориального моря (при условии ее внешнего предела в 12 м. миль) и линия разграничения исключительной экономической зоны и КШ, построенная на условиях эквидистанции в Азовском море показаны на рисунке 5.
[166] Россия, приказом ФСБ № 659 установила сухопутную границу с Украиной в одностороннем порядке. И хотя морская граница так и осталась вне нормативного регулирования, мы все же можем установить точки выхода к морскому побережью сухопутной границы: от точки 1324 в Таганрогском заливе и далее по гипотетический линии в качестве морской пограничной линии до точки на Арбатской стрелке в Азовском море в муниципальном образовании «Ленинский район» - от северной границы населенного пункта Соляное; далее по Крымскому перешейку до западной точки № 18, расположенной на побережье Каркинитского залива.

движением судов, правила обеспечения экологической безопасности и прочее установлены «Обязательными постановлениями в морском порту Керчь» 2015 г.

Правилами предусмотрено:

- круглогодичная навигация и круглосуточное оформление судов;

- разрешительный порядок движения и стоянки судов в соответствии с графиком движения и расстановки судов в морском порту и на подходах к нему;

- ограничение скорости до трех узлов на участках Керченского торгового порта, рыбного порта и порта Камыш-Бурун;

- запрет на движение судов и швартовные операции на участках Керченского торгового порта при видимости менее трех кабельтовых или силе ветра более 14 метров в секунду;

- обязательная лоцманская проводка за исключением судов под флагом РФ и некоторых иных, установленных Правилами;

- для плавания в Керчь-Еникальском канале (далее «КЕК») допускаются суда длиной до 252 м. и осадкой не более восьми метров и с максимальной скоростью не более 10 узлов, для судов с осадкой пять метров и менее - не более 12 узлов;

- судам, осуществляющим плавание в Керченском проливе, независимо от их осадки и водоизмещения, в зоне паромной переправы порта Кавказ разрешается плавание только по КЕК и по фарватерам № 50 и № 28.

В связи с усилиями РФ в развитии керченского транспортного узла следует заметить, что статья 44 КМП-82 устанавливает обязанность государств, граничащих с проливом соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над проливом. Таким образом, обязанностью РФ является издание (и постоянная корректура) извещения мореплавателям (НАВИМ и ПРИП) о существующих навигационных опасностях и о рекомендуемом маршруте(тах) движения судов.

Кроме того, в соответствии со статьей 41 КМП-82, Россия вправе устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливе, когда это необходимо для обеспечения безопасности судоходства. Россия также обязана ясно обозначить все установленные или предписанные морские коридоры и схемы разделения движения на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы.

3.9.6. Режим плавания в международных каналах

Суэцкий канал. Суэцкий канал является одним из важнейших искусственных водных коммуникаций, используемых в интересах международного судоходства. Благодаря Суэцкому каналу длина водного пути между Западной Европой и Индией сократилась почти на 8 тыс. км. В северном направлении по нему транспортируют в основном нефть и нефтепродукты для Западной Европы. В южном направлении перевозятся продукты промышленного производства для стран Африки и Азии. Канал расположен на территории Египта, пересекает Суэцкий перешеек и соединяет Средиземное море (от порта Порт-Саид) с Индийским океаном (через Красное море до Суэцкого залива и Порт Суэц).

Попытки соединить Средиземное и Красное моря искусственным каналом предпринимались египтянами в глубокой древности. Канал был прорыт примерно около 1300 г. до н. э., во времена правления фараонов Сети I и Рамсеса II. Сначала канал не имел навигационного значения и по сути представлял собой русло для потока пресной воды из Нила в район озера Тимсах[167]. Его начали продлевать к Суэцу при фараоне Нехо II (около 600 г. до н. э.) и только спустя столетие (примерно 526—486 гг. до н. э.) довели до Красного моря[168].

При Птолемее II (примерно 285—247 гг. до н. э.) канал был углублен, расширен и снабжен шлюзами. Во времена

[167] При строительстве современного Суэцкого канала часть этого старого русла использовали для сооружения пресноводного канала Исмаилия.

[168] В трудах Геродота историки нашли сведения о том, что длина канала равнялась четырем дням пути, а ширина была такова, что две триремы (судно среднего размера) могли разойтись свободно.

Клеопатры он был частично занесен песком, но все-таки оставался пригодным для прохода небольших судов. В период владычества Византии канал был заброшен, а затем вновь восстановлен в годы правления халифа Омара, который решил соединить Нил с Красным морем, чтобы снабжать Аравию пшеницей и другими пищевыми продуктами из долины Нила. В эту эпоху канал называли «Канал Повелителя правоверных». Ввиду заброшенности к концу VIII в. он стал непригодным для плавания.

С эпохи географических открытий мысль о новом строительстве канала возникала много раз. В конце XV в. венецианцы думали с его помощью оживить свою торговлю, перешедшую в другие руки после открытия пути в Индию вокруг мыса Доброй Надежды.

Открытие судоходства по каналу состоялось 17 ноября 1869 г. Тогда длина канала составила почти 160 км (по другим данным — 171 км), ширина на поверхности — 60—110 м, по дну — 21—22 м (впоследствии увеличена до 37 м), глубина — 7,94 м[169]. Канал сократил время пути для судов, идущих из Англии, Германии и Франции в Индию, на 24 дня, из Триеста — на 37 дней, и потому сразу приобрел большое значение, несмотря на довольно высокую плату, взимаемую за проход. Стоимость прохода составляла 10 французских франков с тонны (нетто) груза. В 1870 г. через канал прошло всего 486 судов (с 436 тыс. т груза и людьми в количестве 26 750 человек), однако взимаемых пошлин оказалось недостаточно, чтобы окупить издержек по содержанию канала. Лишь с 1872 г. канал стал приносить акционерам чистый доход.

Правовой режим транзита судов был определен в 1888 г., когда на Международной конференции в Константинополе была подписана Конвенция относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу, которую подписали Австро-Венгрия, Германия, Голландия, Великобритания, Испания, Италия, Россия, Турция (представлявшая одновременно Египет) и Франция. К Конвенции впоследствии присоединились Греция, Дания, Норвегия, Португалия, Швеция, Китай и Япония[170].

В соответствии со ст. 1 Конвенции 1888 г. Суэцкий канал должен всегда оставаться свободным и открытым как в мирное, так и в военное время для всех торговых и военных судов без различия флага. К каналу не может применяться право блокады.

Никакие действия, допускаемые войной, и действия, враждебные или имеющие целью нарушение свободного плавания по каналу, не должны допускаться в канале и в его входных портах, равно как и в районе трех морских миль от этих портов.

Военные суда воюющих сторон имеют право снабжаться в канале и во входных портах провиантом и запасами лишь в пределах строгой необходимости. Проход означенных судов по каналу будет совершаться в самый короткий срок, сообразно действующим правилам, и без всяких остановок, за исключением тех, которые будут вызваны потребностями службы. Срок пребывания судов в Порт-Саиде и на Суэцком рейде не должен превышать 24 часов, за исключением случаев вынужденной остановки.

Между отходом из выходного порта судна воюющей стороны и отходом судна, принадлежащего враждебной державе, всегда должен быть промежуток в 24 часа. В военное время воюющие державы не должны ни высаживать, ни принимать на суда в канале и его входных портах войска, вооружения и иное военное имущество.

Обязанность по соблюдению режима, установленного Конвенцией 1888 г., возлагалась в соответствии со ст. 8 на дипломатических представителей подписавших Конвенцию держав в Египте.

Декретом президента Египта 26 июля 1956 г. Акционерное общество Суэцкого канала было национализировано. Совет Безопасности ООН в резолюции от 13 октября 1956 г. подтвердил суверенитет Египта над каналом и его право эксплуатировать канал на основе свободы прохода судов всех флагов.

Для управления эксплуатацией Суэцкого канала египетское правительство создало Администрацию Суэцкого канала.

---

[169] Начиная с 1956 г. проводились дноуглубительные работы. С 1981 г. по каналу стали проходить суда с осадкой до 16,1 м.

[170] Далее текст Конвенции приводится по: *Овчинников И. А.* Сборник действующих трактатов и конвенций и других международных актов, имеющих отношение к военному мореплаванию. Пг. : тип. Морского министерства, 1919. С. 98—108.

В настоящее время проход судов каналом осуществляется в соответствии с правилами, издаваемыми Администрацией Суэцкого канала[171].

Современные характеристики канала: длина — 192 км (от порта Порт-Саид до порта Исмаилия — 78 км, от порта Исмаилия до порта Тауфик — 84 км); ширина по поверхности воды — 300 м, ширина фарватера между буями — 180 м; максимальная глубина судоходной части — 20,1 м.

Канал позволяет проходить гружёным кораблям водоизмещением до 240 000 тонн, высотой до 68 метров и шириной до 77,5. Некоторые супертанкеры не могут проходить через канал, другие -- могут выгрузить часть веса на суда, принадлежащие каналу, и загрузить его обратно на другом конце канала. Канал имеет один фарватер и несколько участков для расхождения кораблей.[172]

Со стороны Средиземного моря подходным портом к каналу является Порт-Саид. Судно, желающее пройти каналом, должно прибыть к подходному бую порта и по радио запросить место в караване и лоцмана. В южном направлении (из Средиземного моря в Индийский океан) следуют два каравана в день, в северном — один. Караваны формируются Администрацией Суэцкого канала. Как правило, в первую очередь направляются военные корабли, а затем крупнотоннажные суда.

Судовладелец должен предварительно уведомить Администрацию Суэцкого канала о предполагаемой дате прохода (за 48/24/12 часов) с указанием наименования судна, его типа, водоизмещения, размерений, имеемом грузе, последнем порте захода и дате последнего транзита через канал. Ожидаемое время прибытия к подходному бую входного порта (англ. — Expacted time of arrival (ETA)) должно сообщаться Администрации Суэцкого канала не позднее 12 часов до прибытия.

Капитан судна обязан связаться с портом Александрия по радио при подходе к территориальным водам Египта и до постановки на якорь. С входом в территориальные воды Египта должен быть поднят египетский флаг. Свободная практика может быть предоставлена сразу по прибытии судна в порты Порт-Саид или Суэц, но не по радио.

По прибытии к подходному бую порта-входа капитан судна должен сообщить об этом на английском языке на УКВ[173], запросить лоцмана и место в караване и передать, в случае необходимости, информацию, направленную ранее при уведомлении о проходе.

Лоцман прибывает на борту судна в сопровождении сигнальщика. Движение каравана начинается по команде с головного судна. Правила движения в караване, дистанция до других судов, скорость и прочее определяются лоцманом, рекомендации которого обязательны к исполнению.

По правилам Администрации Суэцкого канала, лоцманская проводка обязательна для судов водоизмещением более 300 т. Судно, имеющее проблемы с двигателем или не способное поддерживать установленную в караване скорость[174], может воспользоваться услугами буксиров. Навигация в Суэцком канале осуществляется «по часовой стрелке» вдоль линии фарватера, минуя четыре контрольные точки. Проход осуществляется в караване[175].

При проходе канала и во время стоянки в акватории портов действуют довольно жесткие правила по предотвращению загрязнения окружающей среды. Судам, плавающим в любое время в территориальных водах Египта, запрещается сливать нефть и остатки топлива в этих водах, выбрасывать мусор и отбросы в воду или на берег; выпускать из судна трюмную воду, легкие или тяжелые нефтепродукты, такие как дизельное топливо, бензин и пр.[176]

---

[171] Правила навигации Администрации Суэцкого канала (англ. — Suez Canal Authority's rules of Navigation).

[172] Suez Canal Authority http://www.suezcanal.gov.eg

[173] «Harbour control», вызывной канал 16, переговорный канал для порта Порт-Саид — 12; для порта Суэц — 14.

[174] Скорость движения каравана — 11—16 км/ч в зависимости от типа и тоннажа следуемых судов. Как правило, скорость движения каравана составляет 14 км/ч, кроме груженых танкеров, тяжелых сухогрузов и некоторых иных типов судов, для которых она не превышает 13 км/ч. Суда, не могущие поддерживать минимально установленную в караване скорость, следуют в караване последними.

[175] В день формируется три конвоя: в 1.00 и 7.00 из порта Порт-Саид и в 6.00 из порта Суэц.

[176] Суда, стоящие в египетских портах, должны нанимать баржу (одну или две) для выгрузки любых запрещенных к выбрасыванию за борт материалов. Капитан судна за загрязнение акваторий нефтью и маслянистыми смесями может быть подвергнут штрафу не менее чем на 300 и не более чем на 3000 египетских фунтов. В случае повторного нарушения наказание увеличивается до тюремного заключения на срок, не превышающий 6 месяцев, и штрафа до 6000 египетских фунтов либо до любого из упомянутых двух наказаний. Капитаны судов не освобождаются от этих наказаний, даже если нарушение было допущено по вине судовладельца или оператора; в подобном случае наказание судовладельца или оператора будет удвоено.

6 августа 2015 г. был открыт второй канал, который получил название «Новый Суэц», имел маршрут параллельный старому каналу и протяженность в 72 к. Официальных метрических данных канала официально не опубликовано, но его характеристики должны обеспечить прохождение судов с не меньшими габаритами чем «Старый Суэц» и обеспечить двустороннее движение судов. В дальнейшем с юга на север они будут следовать по старому, а с севера на юг по новому руслу. Таким образом, среднее время ожидания кораблей во время прохода по каналу должно уменьшиться в четыре раза, в то время как его пропускная способность увеличится с 49 до 97 судов в день.

В целом правила, издаваемые Администрацией Суэцкого канала, эксплуатирующей канал, в основном касаются изменений подходных маршрутов, правил связи, пополнения бортовых запасов, формирования каравана и не затрагивают международно-правовой статус канала, по сей день определяемый положениями Константинопольского трактата 1888 г.

Панамский канал. Идея использовать узкий перешеек суши, разъединяющий Атлантический и Тихий океаны, возникла еще в Средние века. Испанский король Карл V в 1534 г. поручил своим придворным географам и инженерам провести первые топографические исследования местности, чтобы изучить возможности строительства канала. Позднее попытки реализовать идею строительства канала вынашивали и французы, и англичане, и немцы, и американцы.

В 1903 г. Панама, тогда одна из провинций Колумбии, получив независимость, почти сразу подписала с Вашингтоном Соглашение о строительстве и дальнейшей эксплуатации канала. По этому договору США получили «на вечные времена» для сооружения, управления и защиты канала пространства по обеим сторонам канала протяжением в 5 миль с каждой стороны, за исключением городов Колон и Панама, а также гаваней, прилегающих к этим городам.

Современный Панамский канал полностью проходит по территории Панамы. Его общая длина 81,6 км[177]. Канал представляет собой систему шлюзов, выполняющих функции гидролифта, поднимая суда с уровня океана (Атлантического и Тихого) до уровня воды в озере Гатун (26 м над уровнем моря).

Технические параметры шлюзов определяют максимально допустимые размерения судов, могущих пройти каналом (ширина шлюза — 33,53 м, длина — 304,8 м; глубина на шлюзах — от 12 до 13,7 м)[178]. Максимальные размерения для следующих каналом судов: ширина корпуса по миделю — 32,3 м; осадка — до 12 м (измеряемая для тропической пресной воды) и длина — до 294,1 м (в зависимости от типа судна). Проход через канал занимает примерно 8—12 часов.

С момента введения в эксплуатацию правовой режим Панамского канала определялся панамериканскими соглашениями и панамским законодательством[179]. Почти одновременно с введением канала в эксплуатацию правительство США опубликовало правила эксплуатации канала и судоходства по нему.

В 1974 г. ООН приняла резолюцию, признающую суверенитет Панамы над зоной канала. С середины 70-х гг. прошлого столетия Панама подписала серию двусторонних договоров с Колумбией, Мексикой, Коста-Рикой и Венесуэлой о признании территориальных прав Панамы на канал. В 1977 г. под эгидой Организации американских государств проходили переговоры с США, завершившиеся подписанием 7 сентября 1977 г. Договора о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала, известного как Договор Картера — Торрихоса (по именам тогдашних президентов США Джимми Картера и Панамы Омара Торрихоса).

Договор вступил в силу 1 октября 1979 г. По договору 65% Панамского канала (территории, портовые и иные сооружения, склады и пр.) переходили в собственность Панамы, а остальные 35% оставались у США до 31 декабря 1999 г. Определялся переходный период в 20 лет, на который управление каналом передавалось специальной комиссии в составе пяти

---

[177] В том числе 65,2 км по суше и 16,4 км по дну бухты Лимон Карибского моря и Панамского залива.

[178] Канал состоит из трех серий шлюзов (всего их 12): шлюзы Гатун (esclusas de Gatun), шлюзы Педро Мигель (esclusas de Pedro Miguel) и шлюзы Мирафлорес (esclusas de Miraflor). Канал соединяет воды Тихого (в районе города Бальбоа) и Атлантического (в районе городов Кристобаль и Колон) океанов.

[179] Попытка установить правовой режим использования канала предпринималась еще до его постройки. В 1850 г. США и Великобритания подписали договор, по которому обе стороны обязались не подчинять канал, в случае если он будет построен, своему исключительному влиянию и контролю; 18 ноября 1901 г. США и Великобритания заключили договор о строительстве канала между Атлантическим и Тихим океанами в том месте, которое будет признано наиболее удобным. Договор предоставил США исключительные права по регулированию судоходства по каналу, установив ряд правил, в основном сходных с правилам, установленными для Суэцкого канала (*Оппенгейм Л.* Международное право. М. : Иностранная литература, 1949. Т. I, полутом 2. С. 58—59).

американцев и четверых панамцев, назначаемых Вашингтоном и ему же подконтрольных. По договору в 1990 г. комиссию возглавил представитель Панамы.

В соответствии с рассматриваемым Договором США имели право в любой момент ввести свои войска на территорию Панамы в случае возникновения угрозы межокеанскому транспортному пути.

Согласно положениям Договора канал как международный транзитный водный путь является постоянно нейтральным как в мирное, так и в военное время для того, чтобы в любое время он оставался безопасным и открытым для мирного транзита судов всех стран на условиях полного равенства. В соответствии с приложением к Договору, «канал» включает существующий Панамский канал, входы в него и прилежащее к нему территориальное море Республики Панама.

По Договору Панама и США берут на себя обязанность по защите канала и режима нейтралитета и имеют право действовать в целях предотвращения любой агрессии или угрозы, направленной против режима мирного транзита судов через канал.

После прекращения действия Договора о Панамском канале (31 декабря 1999 г.) только Республика Панама может эксплуатировать канал и содержать военные силы, военные объекты и сооружения на своей национальной территории.

С января 2000 г. Панама приняла на себя полную ответственность за управление, эксплуатацию и обслуживание Панамского канала, который согласно ст. XIII Договора с США должен был быть передан ей в рабочем состоянии и свободном от залога и долгов. По Договору США безвозмездно передали Республике Панама все права, правовой титул и права на собственность, в том числе и на недвижимую, в оговоренной зоне.

В соответствии с указанным Договором канал получил статус государственного предприятия. Распоряжается им Управление Панамским каналом (Autoridad del Canal de Panama) — совет из 11 членов во главе с министром по делам канала, назначаемым лично президентом республики. Бюджет канала независим от государственного бюджета Панамы, а администрация должна оставаться вне политики, вне чьих-либо интересов, чтобы канал был свободным для прохождения судов любой нации. Персоналу канала запрещено участвовать в забастовках и любых других действиях, способных помешать его функционированию. В настоящее время на обслуживании канала занято приблизительно 9 тыс. служащих, из них абсолютное большинство — панамцы.

Для целей безопасности и надлежащего обслуживания канала Администрация Панамского канала применяет следующие правила:

а) для прохода необходимо сделать предуведомление о предполагаемой дате прохода каналом (первая нотификация должна быть сделана не позднее 96 часов до ETA);

б) в качестве предварительного условия для транзита к судовладельцам может предъявляться требование — четко определять финансовую ответственность и гарантии выплаты соразмерной компенсации за ущерб, явившийся результатом действий или упущений со стороны их судов при проходе через канал; в случае если суда являются собственностью государства или эксплуатируются им или в отношении которых оно признает ответственность, документ, выданный этим государством о том, что оно будет выполнять свои обязательства по международному праву, связанные с покрытием ущерба в результате действий или упущений таких судов при проходе через канал, считается достаточным для установления такой финансовой ответственности;

в) военные[180] и вспомогательные[181] суда всех государств имеют право на транзит через канал во все времена вне зависимости от их внутреннего распорядка[182], происхождения, места назначения или вооружения[183], не подвергаясь в качестве

[180] Понятие «военное судно» тождественно закрепленному в Женевской конвенции 1958 г. об открытом море.

[181] «Вспомогательное судно» означает любое не являющееся военным кораблем судно, которое принадлежит или эксплуатируется государством и в течение определенного периода времени используется исключительно на правительственной некоммерческой службе.

[182] Понятие «внутренний распорядок» охватывает все системы и механизмы, а также командование и управление судном, включая его экипаж. Оно не включает меры, необходимые для транзита судов под управлением лоцманов, когда такие суда находятся в канале.

[183] «Вооружение» означает оружие, боеприпасы, военное снаряжение и другое оборудование такого судна, которое имеет отличительные свойства, подхо-

условия для транзита инспекции, обыску или наблюдению. Однако к таким судам может быть предъявлено требование подтвердить, что они выполняют все применимые медицинские, санитарные и карантинные правила.

23 октября 2006 г. было принято решение о модернизации канала, который после нее должен пропускать нефтяные танкеры водоизмещением более 170 тыс. тонн.[184] В ходе реконструкции проведены дноуглубительные работы и построены новые, более широкие шлюзы.[185] Максимальная пропускная способность канала должна возрасти до 18,8 тыс. судов в год, грузооборот — до 600 млн PC/UMS. [186]

В 2012 г. Национальное собрание Никарагуа одобрило проект строительства нового канала через Никарагуанский перешеек. Строительство «Великого трансокеанского канала Никарагуа» началось в 2014 г. и должно закончиться к 2029 г. По современной оценке пропускная способность канала должна составить более 5000 судов в год с максимальным допустимым дедвейтом в 320—400 тысяч тонн нефти.

Кильский канал был открыт в 1895 г.; проходит по Ютландскому полуострову и соединяет бухту Килер-Фёрде и устье реки Эльба и является кратчайшим путем, соединяющим Балтийское и Северное моря.

Длина канала 98,7 км, ширина по поверхности 102 м, по дну 42 м.; глубина на судоходном фарватере 11,3 м. Максимальная высота судна (от поверхности воды) не может превышать 42 м (в связи с наличием мостов). Канал на 685 км сокращает путь по сравнению с плаванием через Балтийские проливы. Проход по каналу, включая время, затрачиваемое на шлюзование, занимает, как правило, 8-10 часов. [187]

Движение судов в Кильском канале двустороннее и регулируется диспетчерской службой. Скорость судов не должна превышать 8 узлов. Расхождение встречных или обгоняющих друг друга судов производится в специальных местах расширения канала. В ожидании расхождения судно прижимается к палам, установленным у кромок канала, отдает якорь на одну смычку и удерживается на месте, периодически работая машиной.

После I Мировой войны правовой режим прохода был установлен Версальским договором 1919 г., согласно которому канал был открыт для торговых и военных судов всех стран, находящихся в состоянии мира с Германией. На Германию было возложено обязательство воздерживаться от строительства укреплений и устройства артиллерийских батарей вдоль канала.

В настоящее время судоходства по каналу регламентируется Правилами плавания в Кильском канале.[188] Ко всем проходящим иностранным судам применяются те же правила, что и к германским, осуществляющим плавание во внутренних водах. Перед входом в шлюз капитан судна должен заполнить бланк уведомления в двух экземплярах и приложить к нему мерительное свидетельство и другие судовые документы. Перед входом в Кильский канал на борт судна принимаются лоцман и рулевой, предоставляемый администрацией канала. Согласно Правилам торговые суда всех стран пользуются свободой прохода после уплаты транзитных сборов и получения пропускного свидетельства. В проходе может быть отказано судам, не отвечающим всем необходимым требованиям для плавания по каналу. Военные корабли проходят канал только при наличии разрешения, заблаговременно полученного дипломатическим путем. При проходе через канал военные корабли пользуются иммунитетом, но обязаны соблюдать установленные правила прохода.

дящие для использования в военных целях.

[184] В июне 2013 года национальное собрание Никарагуа одобрило проект строительства нового канала, который станет конкурентом Панамскому каналу

[185] 26 июня 2016 г. по обновленному и расширенному каналу прошло первое судно.

[186] PC/UMS-универсальная система измерения Панамского канала.

[187] Во время прохода возможны остановки. При следовании от порта Киль остановиться можно на 15 м км в небольшом озерце, на 33 м км — до и после моста, в протоке, а на 75 м км — в заводи. Все стоянки бесплатные.

[188] Проход канала платный, осуществляется круглосуточно. Взимаемая за проход оплата невелика. Например, для яхт до 8 м необходимо заплатить до 20 евро, с 8 м — до 12—30 евро, с 12 м — до 16—60 евро и т.д. (указанные суммы являются приблизительными).

Коринфский канал. Еще в 67 г. римский император Нерон объявил о своих планах строительства канала для участников Истсмийских игр (в Древней Греции празднества и состязания в честь бога Посейдона)[189]**.** Строительство было закончено в 1893 г.

Канал является национальным водным пространством Греции, соединяет Пелопоннес с Центральной Грецией и отделяет Коринфский залив от Саронского. Д. Коломбос пишет о том, что мысль прорыть канал через Коринфский перешеек, как уже говорилось, принадлежит Нерону[190]**.** Однако решение приступить к строительству канала греческое правительство приняло лишь в 1881 г. Канал был открыт 24 августа 1893 г. и в настоящее время является маршрутом, сокращающим путь из Адриатического моря в греческий порт Пирей примерно на 200 морских миль, т.е. шестикилометровый канал позволяет миновать длинный обходной путь вокруг Пелопоннеса.

Правовой режим судоходства по каналу не регулируется международными договорами. Фактически канал открыт для прохода торговых судов всех стран. Греция, однако, сохраняет за собой право ограничивать и регламентировать проход судов через канал, при условии, что это не будет противоречить общепризнанным нормам международного права и национальным интересам страны. Например, известен случай, когда в январе 2001 г. Греция полностью закрыла судоходство по Коринфскому каналу. Однако причина носила природный, а не политических характер — канал был блокирован в результате оползней.

Сайменский канал. Канал является единственным водным путем, соединяющим самое крупное в Финляндии озеро Саймаа (Saimaa) с водами Финского залива в районе города Выборг.

На эту часть Южной Карелии в течение столетий претендовали различные государства. Здесь противостояли шведская корона и Великий Новгород, позже боролись за владения римско-католическая, лютеранская и православная церкви.

В 1721 г. для охраны своей границы в районе Лаппеенранта[191] шведы начали строить крепость, часть построек которой была захвачена русскими в сражении 23 августа 1741 г. и отошла к России по Турскому мирному договору 1743 г.[192] Позже Густав III сделал неудачную попытку вернуть потерянные земли, а так и не завершенная шведами крепость была достроена русскими под руководством А. В. Суворова.

С момента постройки в 1856 г. канал сразу же стал оживленной магистралью для грузовых и пассажирских перевозок. Первоначально он имел протяженность в 58 км и состоял из 28 шлюзов (озеро Сайма расположено на 76 м выше уровня моря).

Сайменский канал, открытый в 1968 г. после реконструкции, имеет 8 шлюзов (пять на российской территории). Общая протяжённость канала с морским фарватером — 57,3 км, из них Финляндии принадлежат 23,3 км, России — 34 км (включая 14,4 км подходного фарватера в Выборгском заливе). Финляндия арендует 19,6 км российской части канала (от шлюза «Брусничное») и прилегающую территорию.

27 мая 2010 г. Россия и Финляндия подписали договор «Об аренде Финляндской республикой Российской части Сайменского канала и прилегающей к нему территории[193] и об осуществлении судоходства через Сайменский канал». На основании статьи 2 Договора Финляндия арендует часть канала до 2056 г.

Россия взяла на себя обязательства обеспечивать содержание, эксплуатацию и управление, а также лоцманскую и ледокольную проводку на каналах и фарватерах, ведущих в Финский залив и используемых для осуществления судоходства. [194] В свою очередь Финляндия, выплачивает РФ арендную плату[195] и осуществляет эксплуатацию и содержание арендуемой территории в соответствии с российским законодательством. [196]

---

[189] Советский энциклопедический словарь. М. : Советская энциклопедия, 1983. С. 510.
[190] *Коломбос Д.* Международное морское право. С. 206.
[191] Lappeenranta — город с населением около 56 тыс. жителей, расположенный на берегу озера Саймаа (Saimaa).
[192] Только 70 лет спустя была завоевана вся Финляндия.
[193] Статьей 3 Договора предусмотрено, что в состав арендуемой территории не входит территория с прилегающей к ней акваторией, на которой располагается пункт пропуска через государственную границу РФ на Сайменском канале, исключая трассу российской части Сайменского канала и гидротехнические и сооружения, необходимые для эксплуатации Сайменского канала.
[194] Статья 5(1) договора 2010
[195] Финляндия ежегодно выплачивает Российской Стороне арендную плату, состоящую из 2 частей - постоянной основной арендной платы и переменной арендной платы. Размер постоянной основной арендной платы составляет один миллион двести двадцать тысяч (1220000) евро в год и выплачивается

Условия судоходства определены правилами главы II и заключаются в:

- беспрепятственном проходе судов любого назначения под флагом РФ;

- случае необходимости места остановки определяются уполномоченными пограничными органами РФ;

Проход по российской части Сайменского канала и по внутренним водам и территориальному морю РФ по каналам и фарватерам, ведущим в Финский залив не допускается без разрешения РФ, для военных кораблей, плавающих под флагом Финляндии или третьих государств; судам перевозящим военнослужащих, вооружение, военную технику и военное имущество; а также государственным судам третьих государств, не занятых в торговом или ином коммерческом судоходстве.

Лоцманская проводка осуществляется РФ и Финляндией на каждом участке своей ответственности;[197]

Эксплуатация судоходных каналов и фарватеров и их содержание осуществляются обоими сторонами на участках их ответственности.

3.10. Правовой режим морского дна

По оценкам ученых, в ближайшие 50 лет население Земли обещает удвоиться, что, в свою очередь, повлечет почти тройное увеличение потребления энергии, производство последней потребует значительного повышения добычи сырья, береговые источники будут практически полностью истощены[198]. Уже в ближайшие 20—25 лет морские шельфовые поля возьмут на себя основную нагрузку разработки и добычи углеводородного сырья и станут важным источником железорудных конкреций, магния, никеля, меди, кобальта и других минеральных ресурсов. Естественно, что правомерный доступ к ресурсам морского дна становится стратегически важным условием стабильного экономического развития и благополучия любого государства.

В соответствии с нормами международного права морское дно делится на три категории, каждая из которых имеет свой правовой режим:

1) морское дно в пределах государственных границ;
2) континентальный шельф;
3) международный район морского дна.

Если в первом случае правовой режим морского дна адекватен правовому режиму государственной территории, то во втором государство лишь вправе распространять свою юрисдикцию в объеме, установленном международным правом, а в третьем КМП-82 устанавливает международно-правовой режим использования.

Определяя правовой режим морского дна, особенно в части методологии оценки правомерности установления границ континентального шельфа за пределами его 200-мильного предела, КМП-82 использует относящиеся к естественно-научному описанию его рельефа термины, понимание которых, безусловно, необходимо для унифицированного внедрения международных норм в национальные законодательства.

Не ставя целью подробное описание естественно-научных воззрений на геологию морского дна, в интересах дальнейшего изучения положений морского права, имеющих отношение к определению внешних границ и делимитации континентального шельфа, все же рассмотрим некоторые основные положения, имеющие отношения к структуре его рельефа.

Финляндской Стороной независимо от интенсивности судоходства по Сайменскому каналу. Переменная арендная плата выплачивается Финляндской Стороной за суммарную валовую вместимость судов (GT), превышающую 1500000 единиц суммарной валовой вместимости судов, проходящих по Сайменскому каналу за навигацию (Статья 17 Договора 2010).

[196] Статья 5(3) договора 2010

[197] Статья 7 договора 2010

[198] Начиная с 1984 г., годовой объём мировой нефтедобычи превышает объём разведываемых запасов нефти. Мировая добыча нефти в 2015 году составляла около 5,7 млрд т в год, или 32,7 млрд баррелей в год. Таким образом, при нынешних темпах потребления, доказанных запасов нефти хватит примерно на 50 лет, предполагаемых запасов - ещё на 10-50 лет.

Рельеф дна Мирового океана неоднороден и находится в постоянном движении. Ложе океана формируют континентальные материковые окраины, огромные горные хребты, глубокие расселины с обрывистыми стенками, протяженные гряды и глубокие рифовые долины. Ложе океана — основное пространство дна Мирового океана с преобладающими глубинами более 3 тыс. м, простирающееся от подводной окраины материка в глубь океана. Это очень крупная, одного порядка с материками, отрицательная форма рельефа, один из главных элементов рельефа и геологической структуры Земли[199].

Платформа, окаймляющая континенты и называемая материковой отмелью, или континентальным шельфом, представляет собой неоднородное образование, состоящее из долин (пологих пространств), на внешней части которых обычно находятся скальные выступы. Континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, подводную окраину материка, склон, подъем, океанические хребты, подводные возвышенности, которые являются естественными компонентами материковой окраины, включающей ее плато, поднятия, вздутия, банки и отроги. Средняя глубина внешнего края (бровки) шельфа, отделяющей его от материкового склона, составляет около 130 м. У берегов, подвергавшихся оледенению, на шельфе часто отмечаются ложбины (троги) и впадины. Так, у фьордовых берегов Норвегии, Аляски, южного Чили глубоководные участки обнаруживаются вблизи современной береговой линии; глубоководные ложбины существуют у берегов штата Мэн и в заливе Св. Лаврентия. Выработанные ледниками троги часто тянутся поперек всего шельфа; местами вдоль них располагаются исключительно богатые рыбой отмели, например банки Джорджес или Большая Ньюфаундлендская.

Шельфы у берегов, где оледенения не было, имеют более однообразное строение, однако и на них часто встречаются песчаные или даже скальные гряды, возвышающиеся над общим уровнем. В ледниковую эпоху, когда уровень океана понизился вследствие того, что огромные массы воды аккумулировались на суше в виде ледниковых покровов, во многих местах нынешнего шельфа были созданы речные дельты. В других местах на окраинах материков на отметках тогдашнего уровня моря в поверхность были врезаны абразионные платформы. Однако результаты этих процессов, протекавших в условиях низкого положения уровня Мирового океана, были существенно преобразованы тектоническими движениями и осадконакоплением в последующую послеледниковую эпоху.

Материковый склон обычно образует четкую и хорошо выраженную границу с шельфом, и почти всегда его пересекают глубокие подводные каньоны. Средний угол наклона на материковом склоне составляет 4^{o} градуса, но встречаются и более крутые, иногда почти вертикальные, участки. У нижней границы склона в Атлантическом и Индийском океанах располагается пологонаклонная поверхность, получившая название «материковое подножье». По периферии Тихого океана материковое подножье обычно отсутствует; его часто замещают глубоководные желоба, где тектонические подвижки (сбросы) порождают землетрясения и зарождается большинство цунами.

Подводные каньоны «врезаны» в морское дно на 300 м и более. Их обычно отличают крутые склоны, узкие и извилистые ложбины. Самый глубокий из известных подводных каньонов — Большой Багамский — врезан почти на 5 км.

Батиметрия (подводная топография) отдельных частей морского дна удивительно схожа с наземной топографией. На всей земной поверхности возвышенности от 0 до 1 км составляют 20,8%, а пространства морского дна глубиной от 3 до 4 км — примерно 22,6% земной поверхности. Вместе с тем срединно-океанические хребты (возвышения) представляют собой уникальные географические образования, которые простираются на дне нескольких океанов на десятки тысяч километров. Наиболее значительные из них следующие: Срединно-Атлантический хребет, который берет свое начало в Арктике и заканчивается в Антарктике[200], и Восточно-Тихоокеанский хребет, пролегающий из центральной части Тихого океана в Антарктику.

---

[199] Площадь ложа океана занимает около 255 млн км^2 — более 50% дна Мирового океана.

[200] Протяженность Срединно-Атлантического хребта почти 60 тыс. км, одно из его ответвлений тянется в Аденский залив к Красному морю, а другое заканчивается у берегов Калифорнийского залива. Ширина хребта составляет сотни километров. На всем его протяжении его окаймляют рифтовые долины, напоминающие Восточно-Африканскую рифтовую зону. Основной хребет пересекают под прямым углом к его оси многочисленные гребни и ложбины. Эти поперечные гребни прослеживаются в океане на протяжении тысяч километров.

В местах пересечения рифтовых долин с осевым хребтом находятся так называемые зоны разломов, к которым приурочены активные тектонические подвижки и где находятся центры крупных землетрясений.

Потребность в естественно-научных знаниях о морском дне вытекает из положений КМП-82, предполагающей наличие научных знаний о том, что представляет собой морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы территориального моря государства на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка (п. 1 ст. 76) и что представляет собой «продолжение континентального массива» и «океанические хребты» (п. 3 ст. 76); как правильно определить толщину осадочных пород в районе подножия континентального склона (подп. «а» (i) п. 4 ст. 76 и 2500-метровую изобату (п. 5 ст. 76) и какие подводные возвышенности являются естественными компонентами материковой окраины, а какие поднятия и вздутия (п. 6 ст. 76) имеют вулканическое происхождение.

3.10.1. Континентальный шельф

Под континентальным шельфом, с геологической точки зрения, понимается подводное продолжение материка (континента) в сторону моря до его резкого обрыва или перехода в материковый склон. Континентальный шельф — это затопленная морем часть материковой территории.

Вместе с тем следует констатировать, что общепринятого определения континентального шельфа до сих пор не существует. Принято считать, что в научный оборот его ввел шотландский географ Хью Роберт Милл, когда в 1887 г. руководил на судне «Шакал» гидрологическими исследованиями в районе архипелага Внешние Гибриды. Делая промеры с борта «Шакала», Милл обратил внимание на то, что по мере удаления от берега глубина моря плавно растет до определенного предела, а затем дно резко проваливается, подобно склону горы, и уходит на большие глубины. Такой резкий скачок глубин навел ученого на мысль о том, что пространства морского дна от края подводного обрыва до берега следует считать континентальным шельфом.

В 1949 г., спустя более полувека после открытия Милла, один из основоположников морской геологии американец Ф. П. Шепард предложил считать шельфом мелководные платформы и площадки террас, окаймляющие большую часть материков и имеющие сравнительно резкий перегиб поперечного профиля, определяющий переход к континентальному склону. Этот перегиб был назван им «shelf break» — бровка шельфа.

Современные исследования определяют среднюю глубину внешнего края шельфа Мирового океана в 130—132 м, при этом средняя ширина континентального шельфа составляет примерно около 40 морских миль. Самым обширным признается шельф Баренцева моря и других арктических морей, а также пространства, примыкающие к побережью Аргентины.

Современная геоморфология детализирует прежние представления о шельфах, выделяя береговой участок морского дна, ограниченный со стороны суши линией максимального прилива, а со стороны моря — глубиной, соответствующей 1/3 длины наиболее крупной штормовой волны в данном месте. Именно до такой глубины проникает активное волнение в открытом море. Если принять ее за 60 м, то площадь береговой зоны Мирового океана оказывается равной 15 млн км^2, или 10% поверхности земной суши.

С международно-правовой точки зрения под континентальным шельфом понимается морское дно, включая его недра, простирающееся от внешней границы территориального моря до фиксированных международным правом пределов, над которыми прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки и разработки его прибрежных богатств.

Президент США Г. Трумэн 28 сентября 1945 г. подписал прокламацию, на основании которой США заявили о своих претензиях на юрисдикцию в отношении пространств морского дна, примыкающих к территории государства.

Первое международное урегулирование вопроса о континентальном шельфе имело место в 1958 г. в Конвенции о

континентальном шельфе, принятой I Конференцией ООН по морскому праву, и получило дальнейшее развитие в тексте КМП-82, которая дает следующее определение: континентальный шельф прибрежного государства «включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние»[201].

В ст. 76 КМП-82 установлено, что фиксированные точки, избранные прибрежным государством, имеющим широкий шельф, для проведения линий внешней границы континентального шельфа, должны находиться не далее 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, или не далее 100 морских миль от 2500-метровой изобаты, которая представляет собой линию, соединяющую глубины в 2500 м. На подводных хребтах внешние границы континентального шельфа не должны выходить за пределы 350 морских миль от тех же исходных линий (*см. рис. 6).*

Приведенные выше пространственные пределы континентального шельфа вынуждают противолежащие государства вступать в соглашения по делимитации указанных пространств. Как правило, основным принципом разграничения является договорное закрепление срединной линии, каждая точка которой равноудалена от побережий противолежащих государств.

В КМП-82 предусматривается, что прибрежное государство вправе осуществлять над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его естественных богатств, включающих не только минеральные ресурсы дна, но и биологические ресурсы покрывающих его вод.

Объем прав других государств в поверхлежащих над континентальным шельфом водах в пределах 200 морских миль равен объему их прав в экономической зоне, а в поверхлежащих водах над континентальным шельфом за этими пределами права всех государств, включая прибрежные, осуществляются, как в открытом море.

В КМП-82 подчеркнута обязанность прибрежного государства соблюдать права других государств в поверхлежащих над континентальным шельфом водах, в воздушном пространстве над ним, а также на самом континентальном шельфе. Прибрежное государство не может препятствовать прокладке или поддержанию в исправности подводных кабелей или трубопроводов на континентальном шельфе, кроме тех случаев, когда оно осуществляет свое право принимать разумные меры для разведки и разработки его естественных богатств.

Разведка и разработка естественных богатств континентального шельфа неизбежно связаны с необходимостью возводить на нем соответствующие сооружения и установки. Именно поэтому по смыслу ст. 77 Конвенции прибрежному государству предоставляется право возводить, содержать и эксплуатировать на континентальном шельфе сооружения и иные установки, необходимые для разведки и разработки его естественных богатств, а также создавать зоны безопасности вокруг этих сооружений и установок и принимать в этих зонах меры, необходимые для их охраны. Зоны безопасности могут простираться на расстояние 500 м вокруг возведенных сооружений и установок. Суда всех национальностей обязаны соблюдать эти зоны.

[201] Данные о границах континентального шельфа за пределами 200 морских миль от указанных выше исходных линий представляются соответствующим прибрежным государством в создаваемую на основе Конвенции Комиссию по границам континентального шельфа. Варианты определения внешней границы континентального шельфа: а) п. 4 ст. 76; б) п. 5 ст. 76; в) п. 6 ст. 76 КМП-82.

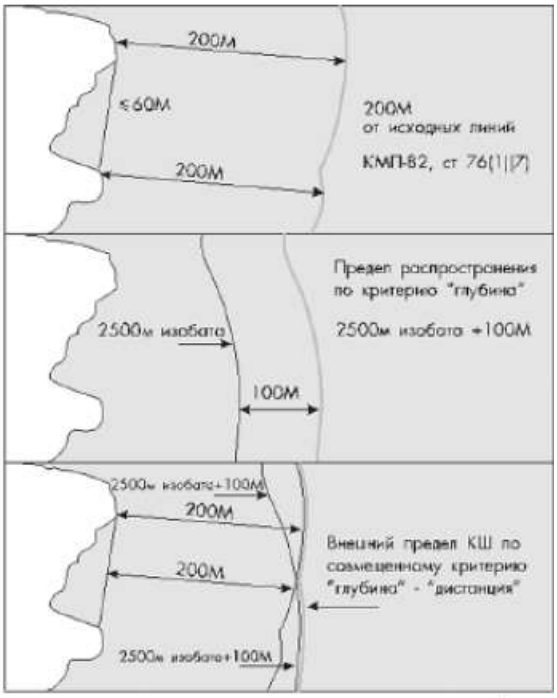


Рис. 6 Варианты определения внешних границ континентального шельфа

Сооружения и установки, возводимые на шельфе, хотя они и находятся под юрисдикцией прибрежного государства, не имеют статуса островов и своего территориального моря, а их наличие не влияет на определение границ территориального моря прибрежного государства. Вместе с тем ни сами эти сооружения или установки, ни окружающие зоны безопасности не могут находиться в местах, где они могут служить помехой международному судоходству.

Континентальный шельф за пределами 200 морских миль. В соответствии с положениями упоминавшейся выше ст. 76 КМП-82 континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до определенной внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

Прибрежное государство устанавливает внешние границы своего континентального шельфа в тех случаях, когда шельф простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, прямыми линиями, не превышающими в длину 60 морских миль и соединяющими фиксированные точки, определяемые с помощью координат широты и долготы. В ст. 4 приложения II к КМП-82 для прибрежных государств, намеревающихся установить внешние границы своего континентального шельфа, предусматривается 10-летний срок, отсчитываемый с момента вступления Конвенции в силу для этого государства.[202] Данные о границах континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, должны представляться соответствующим прибрежным государством в Комиссию по границам континентального шельфа (далее — Комиссия), созданной в 1997 г. в соответствии с приложением II к КМП-82. Задача Комиссии — давать прибрежным государствам рекомендации по вопросам, касающимся установления внешних границ их континентального шельфа. Границы шельфа, установленные прибрежным государством на основе указанных рекомендаций, являются окончательными и для всех обязательны (п. 8 ст. 76

[202] Для 14 из 30 государств, которые в 1978 г. были первоначально определены как отвечающие юридическим и географическим критериям для того, чтобы воспользоваться положениями ст. 76 относительно «расширенного» континентального шельфа, этот срок закончился в ноябре 2004 г. К этим государствам относятся: Австралия, Ангола, Бразилия, Гайана, Гвинея, Индонезия, Исландия, Маврикий (4 декабря 2000 г.), Мексика, Микронезия (Федеративные Штаты), Намибия, Сейшельские Острова, Уругвай и Фиджи.

КМП-82).

В основу деятельности Комиссии положены три основных документа: Правила процедуры (CLCS/3/Rev. 3), Порядок работы (CLCS/L. 3) и Научно-техническое руководство (CLCS/11 и Add. 1).

Комиссия состоит из членов, избираемых сроком на пять лет на основе справедливого географического представительства. Срок полномочий членов Комиссии, избранных на первых выборах, начинается с даты открытия первой сессии Комиссии. Срок полномочий членов Комиссии, избираемых на последующих выборах, начинается на следующий день после даты истечения срока полномочий членов Комиссии, которых они сменяют (ст. 2 приложения II к КМП-82).

Комиссия избирает из числа своих членов председателя, трех его заместителей и докладчика (правило 12 CLCS/3/Rev. 3). Должностные лица Комиссии избираются сроком на два с половиной года и имеют право на переизбрание. Генеральный секретарь несет ответственность за организационную часть заседаний Комиссии, ее подкомиссий и любых вспомогательных органов, которые она может учредить, предоставляет персонал, требуемый для таких заседаний, и руководит этим персоналом. Секретариат выполняет всю работу, которая может потребоваться Комиссии для эффективного осуществления ее функций.

Если только Комиссия не примет иного решения, ее заседания, а также заседания ее подкомиссий и вспомогательных органов проводятся в закрытом порядке. Кворум составляют две трети членов Комиссии, подкомиссии или вспомогательного органа.

Правила процедуры Комиссии были приняты на первой сессии в июне 1997 г. Во время своей второй сессии в сентябре 1997 г. Комиссия продолжила разработку правил процедур вплоть до основных положений дополнений I и II, относящихся к делимитационным диспутам между государствами и относительно вопросов конфиденциальности. Дополнение I содержит положения о порядке представления в Комиссию материалов прибрежным государством, которое может быть вовлечено в делимитационный диспут с противолежащим или примыкающим побережьем. Дополнение II регулирует вопросы обеспечения конфиденциальности в процессе работы с представленными государствами материалами; последний раз пересматривалось на 9-й сессии в Нью-Йорке 21—25 мая 2001 г.

Основным принципом принятия решения является общее согласие. Комиссия, ее подкомиссии и вспомогательные органы, которые Комиссия может учреждать для эффективного осуществления ее функций, обязаны прилагать все усилия к тому, чтобы достичь согласия по рассматриваемым вопросам методом консенсуса (правило 35 CLCS/3/Rev. 3). В случае невозможности достижения общего согласия решения Комиссии, ее подкомиссий и вспомогательных органов по всем вопросам существа принимаются большинством в 2/3 присутствующих и участвующих в голосовании членов Комиссии. Если по какому-либо вопросу, не относящемуся к выборам, голоса распределяются поровну, предложение считается отклоненным. Применительно к Комиссии такие вопросы включают учреждение подкомиссий и утверждение рекомендаций подкомиссий и специалистов.

В случае если прибрежное государство намеревается установить внешние границы своего континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, оно представляет Комиссии конкретные данные о прохождении такой границы, а также дополнительные научно-технические данные. Представление должно соответствовать установленным Комиссией требованиям, подаваться на имя председателя Комиссии и препровождаться через Генерального секретаря ООН. Представление делается на одном из официальных языков Комиссии и переводится Секретариатом на английский язык. То же самое применимо к приложениям, добавлениям и другим материалам, сопровождающим представление. Поскольку 16 ноября 1994 г. КМП-82 для 60 государств, чьи ратификации сделали возможным вступление Конвенции в силу, начался отсчет этого 10-летнего периода, Комиссия постановила, что если какое-либо из этих государств будет негативно затронуто применительно к его обязательствам по Конвенции вследствие изменения даты выборов, то государства-участники по просьбе такого государства рассмотрят сложившееся положение на предмет облегчения трудностей в отношении этого обязательства (п. 20 SPLOS/5).

При наличии спора о делимитации континентального шельфа между государствами с противолежащими или смежными побережьями или в других случаях неурегулированных территориальных или морских споров представления могут делаться и рассматриваться в соответствии с приложением I к правилам Комиссии. Решения Комиссии не должны наносить ущерб вопросам, касающимся делимитации границ между государствами (правило 45 CLCS/3/Rev. 3).

Обсуждения в Комиссии и подкомиссиях по всем представлениям, сделанным в отношении границ континентального шельфа за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, происходят в закрытом заседании и остаются конфиденциальными. В обсуждениях в подкомиссии, посвященных представлениям, принимают участие только члены подкомиссии и, если необходимо, специалисты, секретарь и другие члены персонала Секретариата, если это потребуется. Никакое другое лицо не имеет права присутствовать без разрешения подкомиссии. Во всех отчетах об обсуждениях в Комиссии и подкомиссиях по всем представлениям содержатся только наименование или характер обсуждавшихся тем и вопросов и результаты проведенного голосования. В них не указываются какие-либо подробности обсуждений или выраженные мнения, однако при этом любой член имеет право просить, чтобы сделанное им заявление было занесено в отчет[203].

Карты и соответствующая информация, включая описывающие внешние границы континентального шельфа геодезические данные, которые прибрежное государство сдает на хранение Генеральному секретарю, перестают быть конфиденциальными, если они были ранее оговорены в качестве таковых, по получении их Генеральным секретарем (правило 6 CLCS/3/Rev. 3). Все остальные конфиденциальные материалы, представляемые прибрежным государством, возвращаются прибрежному государству по его просьбе (правило 7 CLCS/3/Rev. 3).

Рекомендации Комиссии должны касаться, прежде всего, окончательного положения внешней границы континентального шельфа прибрежного государства. Когда внешняя граница континентального шельфа отличается от предложенной в представлении, в рекомендациях Комиссии указывается положение пересмотренных ею внешних границ, равно как и причины для их пересмотра.

В случае несогласия прибрежного государства с рекомендациями Комиссии прибрежное государство может попытаться повторить пересмотренное или сделать новое представление Комиссии.

Границы континентального шельфа, установленные прибрежным государством на основе рекомендаций Комиссии, будут окончательными и для всех обязательными.

3.10.2. Международный район морского дна

Женевские конвенции 1958 г. не рассматривали правовой режим морского дна за пределами национальной юрисдикции. В 1979 г. ООН приняла Декларацию принципов, регулирующих режим дна морей и океанов и его недр за пределами действия национальной юрисдикции, в соответствии с которой признала, что освоение и использование этого района и его ресурсов должны производиться таким образом, чтобы способствовать здоровому развитию мировой экономики и равномерному росту международной торговли и свести до минимума любые неблагоприятные экономические последствия, вызываемые колебаниями цен на сырьевые материалы в результате такой деятельности.

Хотя в КМП-82 достаточно подробно описан не только правовой режим морского дна, но и определена организация эксплуатации его ресурсов (ч. XI), длительное время несогласия целого ряда промышленно развитых стран с положениями Конвенции, регулирующими разведку и разработку ресурсов морского дна за пределами национальной юрисдикции, не давали возможности принять текст Конвенции в целом.

---

[203] Правила и процедуры Комиссии по границам континентального шельфа. Исправление. Приложение II, правило 4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Комиссия по границам континентального шельфа CLCS/3/Rev. 3/Corr. 1 22. 2001. Май. 01—38208 (R).

В 1987 г. в Нью-Йорке правительства СССР, Бельгии, Италии, Канады и Нидерландов заключили Соглашение о решении практических проблем, связанных с глубоководными добычными районами морского дна.

В Нью-Йорке 23 июля 1994 г. было подписано Соглашение об осуществлении ч. XI КМП-82 (одобрено Генеральной Ассамблеей ООН (резолюция № 48/263 от 28 июля 1994 г.)), которое вступило в силу 28 июля 1996 г. Россия ратифицировала Соглашение на основании Федерального закона от 26 февраля 1997 г. № 30-ФЗ, и оно вступило в силу для России 11 апреля 1997 г. Указанное Соглашение подлежит толкованию и применению вместе с ч. XI КМП-82 как единый документ.

Тезисно правовой режим морского дна вне национальной юрисдикции можно представить следующими положениями:

1. Дно морей и океанов и его недра за пределами действия национальной юрисдикции именуются «Районом», под которым понимается часть морского дна, расположенная за внешним пределом континентального шельфа.

2. Ни одно государство не может претендовать на суверенитет или суверенные права или осуществлять их в отношении какой бы то ни было части Района или его ресурсов, и ни одно государство, физическое или юридическое лицо не может присваивать какую бы то ни было его часть.

3. Все права на ресурсы Района принадлежат всему человечеству, от имени которого действует Международный орган по морскому дну (далее — Орган). Полезные ископаемые, добываемые в Районе, могут быть отчуждены, но лишь в соответствии с положениями КМП-82 и с нормами, правилами и процедурами Органа, который обеспечивает справедливое распределение финансовых и других экономических выгод, получаемых от деятельности в Районе.

3.11. Практика делимитации морских пространств и континентального шельфа

Как уже отмечалось выше, государственная граница на море, когда ее установление затрагивает интересы другого государства, может строиться либо на основе согласования воль пограничных государств, оформленных в виде международного соглашения, либо как гипотетическая линия, определяемая национальным (-и) законодательством (-ами).

Географически территории государств могут «примыкать друг к другу» (государства «со смежными побережьями» (ст. 74 КМП-82)) или «противолежать».[204] Хотя указанные географические ситуации в КМП-82 никоим образом не детерминированы, для дальнейших умозаключений позволим себе две формулировки, сделанные с учетом международной практики:

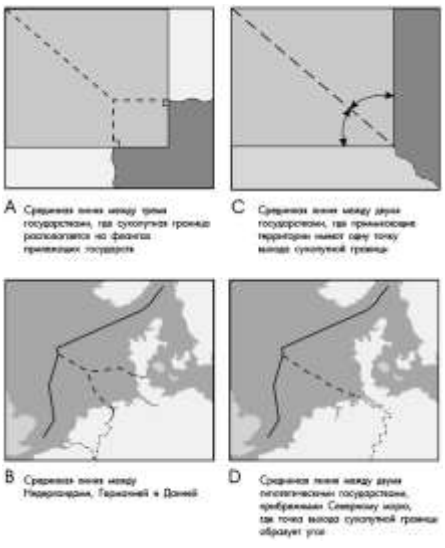


Рис. 7 Возможные варианты построения боковых границ

а) под «примыкающими побережьями» государств мы понимаем побережья смежных государств, имеющих

[204] Варианты построения боковых границ показаны на рисунке 7.

общую точку выхода в море государственной границы, установленной на суше;

б) под термином «противолежащие» мы понимаем побережья государств, географически обращенных друг к другу.

Анализ отдельных примеров двусторонней делимитационной практики позволяет утверждать, что согласованная между государствами линия морской границы, как правило, представляет собой:

— прямую линию или отрезки, имеющие самостоятельное направление;

— прямую линию, параллельную широте или долготе.

Бесспорно, что самый эффективный способ разрешения делимитационных проблем — принятие соглашений об установлении морской границы с сопредельным или противолежащим государством. И хотя достигнуть такого согласия довольно сложно, особенно там, где существуют разногласия в делимитации сухопутной территории, практика последних десятилетий такие примеры знает:

а) в африканском регионе — Соглашение между Нигерией и Сан-Томе и Принсипи от 29 августа 2000 г., разрешающее спорный вопрос о делимитации их общей морской границы, и Договор между Нигерией и Экваториальной Гвинеей относительно их морской границы от 23 сентября 2000 г.;

б) в Азиатско-Тихоокеанском регионе — Соглашение между Оманом и Пакистаном, предусматривающее делимитацию морских границ и подписанное 11 июня 2000 г., Соглашение между Кувейтом и Саудовской Аравией о делимитации континентального шельфа, подписанное 2 июля 2000 г., Договор об окончательных и постоянных международных сухопутных и морских границах между Королевством Саудовская Аравия и Йеменской Республикой от 12 июня 2000 г. и Соглашение между Китаем и Вьетнамом о делимитации территориального моря в Тонкинском заливе, заключенное в декабре 2001 г.;

в) в Европейском регионе — Протокол между правительствами Турецкой Республики и Грузии о подтверждении морских границ между ними в Черном море, подписанный 14 июля 1997 г., Дополнительный протокол от 11 ноября 1997 г. к Соглашению между Норвегией и Исландией от 28 мая 1980 г. по вопросам, касающимся рыболовства и континентального шельфа, и Соглашение от 22 октября 1981 г. о континентальном шельфе между о. Ян-Майен и Исландией, Дополнительный протокол от 11 ноября 1997 г. к Соглашению между Королевством Норвегия и Королевством Дания от 18 декабря 1995 г. относительно делимитации континентального шельфа в районе между о. Ян-Майен и Гренландией[205];

г) в Северной Америке — Договор между правительствами США и Мексиканских Соединенных Штатов от 9 июня 2000 г. о делимитации континентального шельфа в западной части Мексиканского залива за пределами 200 морских миль[206].

Обобщенно можно констатировать, что в большинстве делимитационных соглашений государства использовали метод срединной линии или устанавливали близкую к ней линию разграничения морских пространств.

По данным ООН, еще приблизительно в 100 точках планеты делимитация морских границ требует урегулирования. Некоторые события последнего времени показывают, что делимитация морских границ остается в ряде случаев одним из наиболее болезненных вопросов в отношениях между соседними государствами, чреватым потенциальными последствиями для мира и безопасности.

Что касается односторонних законодательных актов, принимаемых прибрежными государствами, то там, где устанавливаемые государствами границы явно нуждаются в учете интересов соседних или «противолежащих» государств, национальные законы содержат, как правило, оговорку о готовности государства урегулировать в дальнейшем двусторонние отношения на основе соглашения с учетом норм международного права.

---

[205] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. С. 17.

[206] Там же.

Порегиональный анализ национальной практики позволяет констатировать, что национальная законодательная практика идет по пути принятия норм, согласно положениям КМП-82 определяющих претензии на морские пространства, но делающих необходимыми дальнейшие переговоры с пограничными или противолежащими странами о делимитации. В качестве примера можно сослаться на принятие 22 апреля 1999 г. закона «Об исключительной экономической зоне Бельгии в Северном море», закона от 27 мая 1999 г. «Об установлении исключительной экономической зоны Королевства Нидерландов» и последовавшего за ним указа от 13 марта 2000 г., в котором определялись внешние границы исключительной экономической зоны Нидерландов[207]; закон США «О Мировом океане» 2000 г.; законодательный указ Гондураса от 30 октября 1999 г. № 172-99 «О морских районах Гондураса» (исполнительным указом от 21 марта 2000 г. № PCM 007—2000 были установлены исходные линии). Некоторые положения этого гондурасского законодательства были опротестованы Гватемалой, Никарагуа и Сальвадором.

Как уже отмечалось выше, наибольшее применение в делимитационной практике нашел метод «срединной линии», современное определение которого следует из содержания ст. 15 КМП-82, а именно: срединная линия (линия равных расстояний) — это линия, каждая точка которой равноудалена от ближайших точек на исходных линиях двух или более государств, между которыми она проходит.

Принцип «равноудаления» нашел закрепление и в законодательной практике некоторых государств, не только ссылающихся на применение метода срединной линии, но и дающих ему свое определение. Так, например, из закона Бельгии от 10 октября 1978 г. «Об установлении рыболовной зоны» следует, что под срединной понимается линия, все точки которой являются равноотстоящими от исходных линий территориальных вод Франции, Соединенного Королевства, Нидерландов и Бельгии. Аналогичное определение можно найти и в законах Великобритании от 22 декабря 1976 г. «О рыболовной зоне»; Дании от 17 декабря 1976 г. «О рыболовной зоне»; в королевском указе от 7 июня 1963 г. № 259 «Об осуществлении датского суверенитета над континентальным шельфом»; законе Испании от 20 февраля 1976 г. № 15 «Об экономической зоне» и в декрете-законе Португалии от 1 июня 1978 г. № 119 «О районах экономической зоны».

Кроме указанного метода делимитационная практика морских пограничных соглашений допускает спрямление срединной линии за счет:

— исключения наиболее изломленных (извилистых) участков;

— уступок равных и неравных территориальных площадей.

Подводя итоги сказанному, следует сделать следующие выводы:

1. Наиболее эффективный способ делимитации — приграничное соглашение, допускающее фиксирование воли государств в самых широких пределах, однако с соблюдением международно-правовой процедуры и правил, предусмотренных Венской конвенцией 1969 г. и другими общепризнанными нормами международного права.

2. В случае невозможности достижения пограничного делимитационного соглашения прибрежное государство может установить морскую границу на основании внутреннего законодательного акта. В этом случае для установления границы правомерно примененным может считаться метод срединной линии, отход от которого возможен в случае доказательства «исторически сложившихся правовых оснований», а также наличия «особых обстоятельств».

3. Методика установления границы предполагает два последовательно осуществляемых действия:

— определение положения юридически обоснованной точки выхода сухопутной границы между двумя государствами на морское побережье;

— применение самого метода срединной линии для установления морской границы.

Как уже отмечалось ранее, граница между двумя государствами на море есть компромисс, достигнутый в результате согласования воль заинтересованных государств, каждое из которых устремлено при ее установлении, на реализацию своих

[207] Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН на 56-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. С. 16.

национальных интересов. Если признать этот тезис справедливым, то поиск компромисса может осуществляться на основе действующих правил, одинаково признаваемых обязательными, спорящими сторонами.

Согласно ст. 279 КМП-82, государства-участники должны урегулировать между собой любой спор, касающийся толкования или применения данной Конвенции, мирными средствами. В соответствии с п. 3 ст. 2 Устава ООН в качестве таковых средств могут признаваться:

а) Международный трибунал по морскому праву;

б) Международный суд;

в) арбитраж;

г) специальный арбитраж для одной или более категории споров.

Международная практика свидетельствует о том, что начиная с середины прошлого столетия некоторые делимитационные разногласия удавалось урегулировать на основе постановлений Международного суда ООН, решения которого, в частности, вынесены по следующим спорам:

1. Англо-норвежский спор о рыболовстве от 18 декабря 1951 г.

2. Разграничения континентального шельфа в Северном море от 20 февраля 1969 г.

3. Разграничение континентального шельфа между Грецией и Турцией в Эгейском море от 19 декабря 1978 г.

4. Разграничение континентального шельфа между Тунисом и Ливийской Арабской Джамахирией от 14 апреля 1981 г., от 24 февраля 1982 г. и от 10 декабря 1985 г.

5. Разграничение морских пространств между США и Канадой в заливе Мэн от 20 января 1982 г. и от 12 октября 1984 г.

6. Разграничение континентального шельфа между Ливийской Арабской Джамахирией и Мальтой от 21 марта 1984 г. и от 2 июня 1985 г.

7. Разграничение морских пространств между Гвинеей-Биссау и Сенегалом (по решению Арбитражного суда от 31 июля 1989 г.) от 2 марта 1990 г. и от 12 ноября 1991 г.

8. Разграничение земель, островов и морских границ между Сальвадором и Гондурасом от 13 сентября 1990 г.

9. Делимитация континентального шельфа и исключительных экономических зон Украины и Румынии в Черном море (решение от 3 февраля 2009 г.).[208]

Следует отметить, что часто рассмотрение таких дел затягивалось на годы и для того, чтобы Международный суд принял дело к производству, нужно обоюдное на то согласие спорящих государств.

Географически можно представить наличие трех основных ситуаций, к которым может быть применена линия эквидистанционной делимитации морских пространств и континентального шельфа (*рис. 8*).

В каждом случае определяются наиболее выдающиеся в сторону моря исходные точки, середина равноудаления от которых и является искомой делимитационной линией. В ст. 15 КМП-82 определено, что если берега двух государств расположены один против другого или примыкают друг к другу, ни то ни другое государство не имеет права, если только между ними не заключено соглашение об ином, распространять свое территориальное море за срединную линию, проведенную таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря каждого из этих двух государств. Однако вышеуказанное положение не применяется, если в силу исторически сложившихся правовых оснований или других особых обстоятельств необходимо разграничить территориальные моря двух государств иным образом, чем это указано в настоящем положении.

Из приведенных Конвенционных положений, применительно к рассматриваемому вопросу, важными представляются

[208] В 2013 г. к производству было принято дело по спору между Никарагуа и Колумбией по вопросу о делимитации континентального шельфа за пределами 200 морских миль…, в 2014 между Коста-Рикой и Никарагуа о делимитации морских пространств в Карибском море и Тихом океане.

два обстоятельства:

1) если между пограничными государствами нет соглашения, то до тех пор, пока географически в приграничном пространстве нельзя «уместить» 12 морских миль, линия морской границы не может выходить за пределы срединной линии, каждая точка которой должна быть равноудалена от исходной линии противолежащего или прилежащего государства;

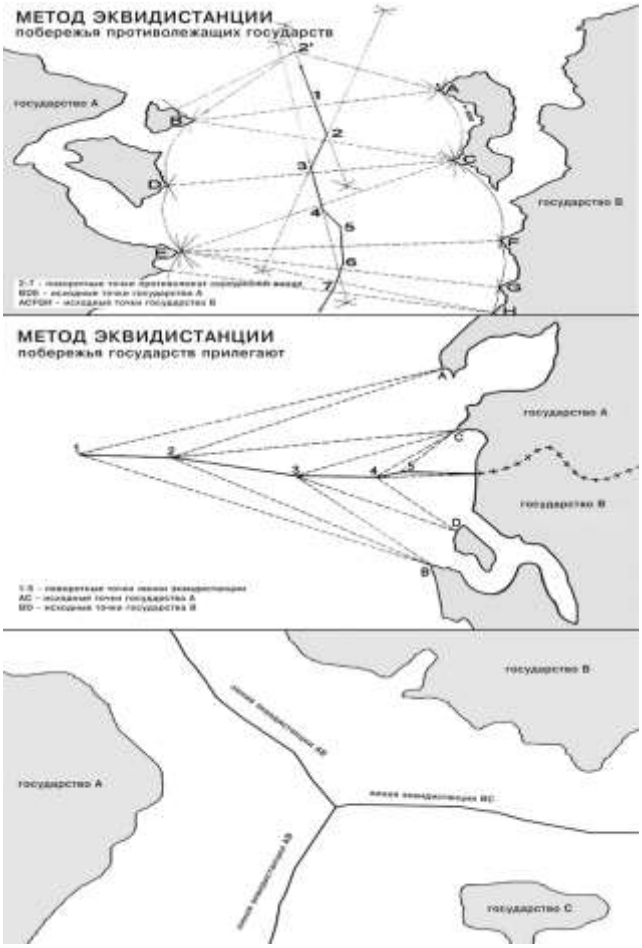


Рис.8. Варианты построения эквидистанционных линий

2) претензии на иной метод установления морской границы (до заключения пограничного договора) возможны, если они обосновываются:

— в силу «исторически сложившихся правовых оснований»;

— в силу иных «особых обстоятельств».

Конвенционно закрепленное объяснение понятия «исторически сложившиеся правовые основания» автору не известно. Практика разрешения пограничных споров и толкования, приводящиеся в некоторых вспомогательных источниках права, позволяют отнести к указанным обстоятельствам следующие:

1. Договоры, действующие до предъявления территориальных претензий. Например, по делу о бельгийско-нидерландском споре (1959) Международный суд принял постановление в пользу Бельгии, основываясь именно на том, что граница между спорящими странами была определена специальной пограничной конвенцией и никакие последующие события или действия Нидерландов не поколебали ее юридического значения.

2. Географические карты с обозначенными на них границами, официально изданные государством до момента возникновения территориальных разногласий при условии, что с момента их официального издания до возникновения спора взаимные претензии не предъявлялись. Вместе с тем следует заметить, что географическая карта не является юридическим

документом и имеет в рассматриваемом случае лишь вспомогательное значение, если она не является приложением (неотъемлемой частью) ранее заключенного делимитационного соглашения. В своем решении по спору между Великобританией и Францией об островах Менькье и Экреос Международный суд отмечал, что на одной из правительственных карт Франции в начале прошлого века эти острова были показаны, как принадлежащие Великобритании. Суд расценил эту карту как официальную точку зрения Франции на принадлежность данных островов, и наряду с другими обстоятельствами этот факт имел существенное значение для решения спора в пользу Великобритании[209]. Кроме вышеприведенных условий, по-видимому, немаловажным признаком, относящим географические карты к «исторически сложившимся правооснованиям», является их точность. Так, в арбитражном решении по спору об острове Пальмас говорилось: «…первым необходимым условием для карт, которые должны служить юридическим доказательством, является их географическая точность»[210].

3. Признание пограничными государствами границы, хотя и не определенное на основании договора. Оно может быть явно выраженным (подтверждено в каких-либо письменных документах: письмах, односторонних заявлениях правительства или декларациях, подписанных официальными государственными должностными лицами, и т.д.) или молчаливым.

Другой вопрос — что может быть отнесено к «иным особым обстоятельствам»? Анализ документов Международного суда и Международного арбитражного суда позволяет сделать выводы о том, что в качестве «особых обстоятельств» могут быть учтены экономические интересы данного района, а именно:

1) наличие шельфовых месторождений нефти, газа и других минеральных ресурсов[211];

2) наличие рыбных запасов в данном районе, что вытекает из документов по разграничению морских пространств в заливе Мэн[212], где приводятся следующие факторы, как влияющие на рыбные запасы этого залива:

а) подводные холодные и теплые течения и их интенсивность[213];

б) геоморфологическая структура дна, крутизна континентального шельфа[214];

в) соотношение активности рыболовецких корпораций по вылову рыбы в данном районе[215];

г) перепады температуры воды в заливе и соленость воды[216];

д) районы миграции сидячих видов[217];

е) преобладание населения одного государства по сравнению с другим в данном районе. В частности, данный аргумент приводился СССР при разграничении континентального шельфа и экономической зоны в Баренцевом море как особое обстоятельство.

Кроме перечисленных, в качестве «особых» может быть учтено и обстоятельство, связанное с географическими особенностями. Так, в документах Международного суда ООН мы находим следующие примеры их учета:

1) по характеру пространственного расположения побережий двух (нескольких) государств;

2) по соотношению площадей, т.е. государство с большим территориальным массивом может претендовать на большую площадь разграничиваемых пространств (такие претензии выдвигались Ливией, а именно то, что государство с большим массивом суши должно иметь и большую долю континентального шельфа[218]; они были отклонены Международным судом ООН);

3) в зависимости от конфигурации морского побережья; примером может служить решение Международного

---

[209] *Клименко Б. М.* Мирное решение территориальных споров. М. : Международные отношения, 1982. С. 148.
[210] *Hyde C.* Maps as Evidence in international Boundary Disputes // American Journal of International Law. 1928. Vol. 22. P. 891.
[211] Руководство по службе НАВТЕКС. Л. : ГУНиО МО СССР, 1990.
[212] Так, в ходе рассмотрения Международным судом ООН дела по разграничению морских пространств в заливе Мэн принималось в расчет наличие месторождений нефти в районе банки Georges Bank и газа вдоль побережья канадского полуострова Nova Scotia.
[213] Case concerning delimitation of the maritime bouhdary // Gulf of Main Area, Vol. 3. Netherlands. P. 10, 22.
[214] Там же. P. 46.
[215] Там же. P. 13.
[216] Там же. P. 81, 82.
[217] Там же. P. 89—92.
[218] Summaries of Judgments, Advisory opinions and orders of the International Court of Justice, 1948—1991, United Nations. N. Y., 1992.

суда ООН 1969 г. в Северном море, где была учтена особая конфигурация побережья ФРГ[219];

4) пропорциональность площадей разграничиваемых пространств и протяженности береговой линии (например, международные суды признают «особыми обстоятельствами» степень пропорциональности между разграничиваемыми морскими районами и протяженностью соответствующих береговых линий сторон, хотя и уточняют, что такая пропорциональность должна быть «разумной»[220].

В разрешении делимитационных проблем не последнюю роль играют и интересы безопасности. Мы находим упоминание этого обстоятельства как особого в арбитражном разбирательстве Гвинея — Гвинея-Биссау, в деле о континентальном шельфе (Ливия — Мальта); этот фактор выдвигался и СССР по делу о разграничении континентального шельфа и экономической зоны в Баренцевом море. При всей привлекательности учета фактора безопасности как «особого обстоятельства» следует признать его наибольшую уязвимость ввиду того, что спорящие государства вправе претендовать на равную безопасность. И все же, при наличии допусков в форме «исторически сложившихся правовых оснований или особых обстоятельств», наиболее «бесконфликтным» остается способ проведения границы по срединной линии, как это указано в вышеприведенных морских конвенциях. В качестве примера можно привести соглашение между Италией и бывшей Югославией о делимитации континентального шельфа в Адриатическом море (*рис. 9*).



Рис. 9. Разграничение континентального шельфа в Адриатическом море между Италией и бывшей Югославией

Хотя Международный суд ООН в решении от 20 февраля 1969 г. по делу о разграничении континентального шельфа в Северном море определил метод срединной линии в качестве вспомогательного метода, поставив на первый план установление границ путем взаимного соглашения между государствами[221], в практике государств метод разграничения морских пространств методом «срединной линии» получил широкое признание.

Рассмотрим несколько наиболее характерных решений Международного суда по делимитации пространств континентального шельфа.

Спор о делимитации континентального шельфа в Северном море. Диспут возник между ФРГ и Данией; ФРГ и Нидерландами. Стороны 20 февраля 1967 г. обратились в Международный суд с просьбой определить принципы и нормы международного права, применимые к спору, возникшему между государствами, о делимитации континентального шельфа. Линия разграничения была определена между Германией и Нидерландами в соответствии с Соглашением от 1 декабря 1964 г. и Соглашением между Германией и Данией от 9 июня 1965 г., однако согласие было достигнуто лишь в отношении при-

[219] Там же. P. 73.
[220] Case concerning delimitation of the maritime bouhdary in the Gulf of Main Area, Volume III, Netherlands. P. 132, 149.
[221] The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with illustrative Maps, United Nations, New York, 1989. P. 75.

брежных пространств, глубина которых, в основном, не превышала 200 м, что же касалось «естественного продолжения» территорий государств в Северном море, Дания и Нидерланды в интересах делимитации настаивали на применении метода «эквидистанции»[222], тогда как Германия считала необходимым осуществить делимитацию пропорционально протяженности береговой линии.

На рис. 9 и 10 видно, что береговые линии побережья Нидерландов и Дании можно считать противолежащими, в то время как побережье Германии «вогнуто».

Гипотетическая срединная линия, показанная на рис. 10, свидетельствует о том, что применение метода эквидистанции (равноудаления) в случае, когда побережье среднего государства глубоко вогнуто, ведет к сокращению внешнего предела наиболее выдающейся в море точки на глубину вогнутости, потому ФРГ полагала, что справедливое решение исходя из особых географических обстоятельств должно заключаться в распределении континентального шельфа между сторонами пропорционально длине береговой линии в Северном море.

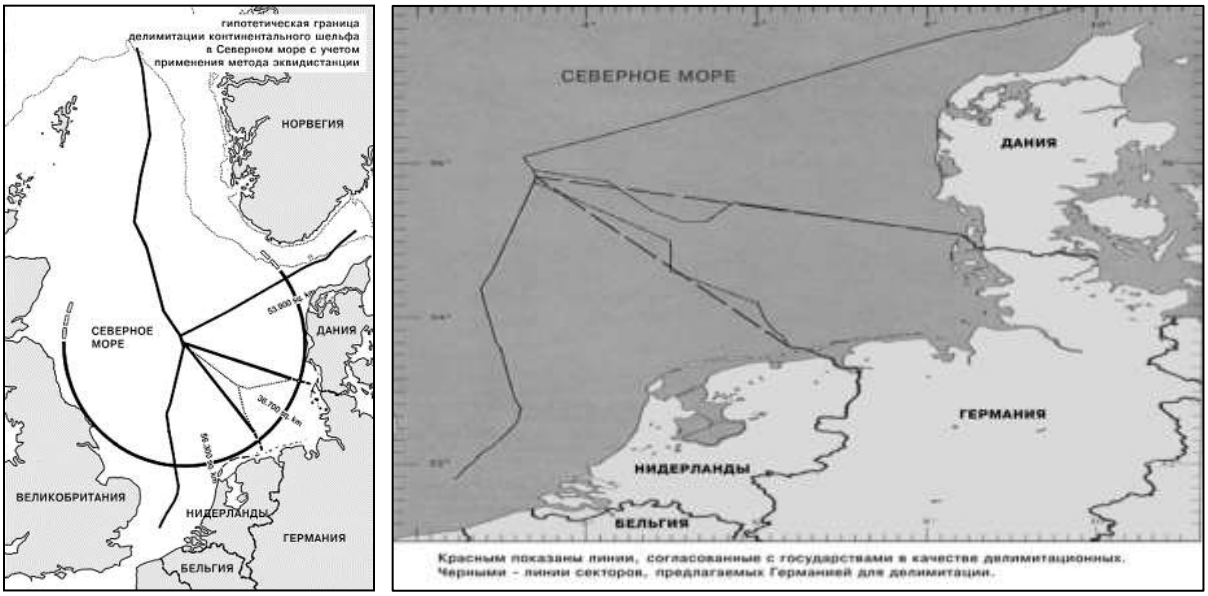


Рис. 10. Гипотетическая граница делимитации континентального шельфа в Северном море (слева) и границы установленные в Северноом море на основании решения Международного суда от 20 февраля 1969 г.

Положения ст. 6 Женевской конвенции 1958 г. о континентальном шельфе могли быть применены к государствам, имеющим противолежащие или примыкающие побережья, однако обладающие общей границей. Нидерланды и Дания не имеют общей границы; вместе с тем в Соглашении от 31 марта 1966 г. государства согласились для делимитации применять метод эквидистанции[223]. В свою очередь, Германия считала, что метод эквидистанции не является нормой международного обычая и не может быть применен иначе как на основании соглашения сторон или арбитражного решения[224]. В качестве варианта Германия предлагала воспользоваться секторальным принципом, считая его более приемлемым. В своем решении[225] Международный суд учел следующие обстоятельства:

1. ФРГ не ратифицировала Женевскую конвенцию 1958 г. о континентальном шельфе, и ее положения не могут распространяться на делимитационный спор.

2. Метод «срединной линии» не является общепризнанной нормой международного обычая.

[222] «Экви-» (лат. aequus — равный) представляет собой часть сложных слов, означающих равнозначность или равноценность (см., например: Новый иллюстрированный энциклопедический словарь. М., 2000. С. 828; Естествознание: энциклопедический словарь. М., 2002. С. 456).
[223] *Kolb R.* Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. 2003. P. 21.
[224] См. п. 3 представления Германии Международному суду.
[225] Решение Международного суда (11 судей «за», 6 «против», включая вице-президента суда В. Коретского) было принято 20 февраля 1969 г.

3. Каждая из сторон имеет права на те районы континентального шельфа, которые являются естественным продолжением береговой территории.

4. Спор должен быть разрешен на основании соглашения, заключенного между сторонами.

Согласованные на основании решения Международного суда границы заметно отличались от делимитационных линий, которые первоначально предлагались с применением метода эквидистанции.[226] Высказывая свое особое суждение по делу, судья от СССР В. Коретский указывал на то, что сложившийся международный обычай признает иерархическую триаду в решении вопросов делимитации морских пространств, а именно: соглашение — эквидистанция — особые обстоятельства[227]. Порядок, принятый судом, выглядел иначе: соглашение — особые обстоятельства — эквидистанция.

Из приведенного примера видно, что поиск правомерного решения в разрешении диспута между ФРГ, Данией и Нидерландами сводился к признанию возобладания принципов равенства (справедливости) или равноудаления[228]. Оставляя за скобками дискуссионность решения Международного суда в отношении применимости положений Женевской конвенции 1958 г. к Германии, которая не была в это время государством-участником данного соглашения, отметим то обстоятельство, что, указывая на вторичность при решении вопроса делимитации пространств морского дна методом «равноудаленности», никакого иного метода в качестве обязательного Международный суд не определил. Оставляя в качестве такового «договорной метод», Международный суд установил весомость «особых обстоятельств» в качестве основы разрешения спора, в то время как правовая суть самой концепции континентального шельфа сводится к распространению прав прибрежного государства на естественное продолжение его сухопутной территории. С практической точки зрения делимитация представляет собой совокупность операций, которые могут быть применимы в картографии, т.е. определением базы отсчета (исходных линий) и применения соответствующего способа построения внешнего предела континентального шельфа. Если не «равноудаленность», то какая иная математически определенная пропорциональность должна лежать в основе картографического рисунка?

Соглашение между Испанией и Францией от 29 января 1974 г. о разграничении территориального моря и прилежащих зон в Бискайском заливе (англ. — Convention between France and Spain on the delimitation of the territorial sea and the contiguous zone in the Bay of Biscay, 29 January, 1974), на наш взгляд, является классическим применением метода равноудаления в построении дилимитационной линии. Установив прямые исходные линии и определив точку выхода сухопутной границы, государства пришли к геометрически легко разрешаемой ситуации.

В соответствии со ст. 2 указанного Соглашения линия делимитации состоит из двух геодезических линий. Одна сопровождает меридиан, проходящий через точку M в центре линии AD. Затем линия разграничения направлена на север из точки M в точку R, расположенную от нее в 6 милях. Вторая геодезическая линия следует вдоль арки большого круга, соединяя точки R и Q. В ст. 3 Соглашения установлено, что отрезок MPQ разграничивает территориальные воды Испании и Франции[229], отрезок PQ является дирекционным и для делимитации континентального шельфа обоих государств (*рис. 11*).



[226] См., рис. 10 (правый).
[227] *Kolb R.* Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. P. 59.
[228] Настоящее утверждение является предположением автора, которое, однако, основано на материалах работы комиссии по подготовке текста Конвенции. «Справедливость» или «равенство» следовало трансформировать в нечто более геометрически определенное.
[229] При подписании Соглашения, до увеличения Испанией ширины территориального моря до 12 морских миль, этот участок для Испании представлял отрезок MP.

Рис. 11 Граница между Испанией и Францией в Бискайском заливе

Арбитражное решение по поводу делимитации континентального шельфа между Великобританией и Францией в проливе Ла-Манш послужило дальнейшему утверждению обязательности учета особых обстоятельств при применении принципа эквидистанции.

Переговоры двух стран о согласовании линии делимитации континентального шельфа проводились начиная с 1964 г., однако результатом явилось согласование лишь незначительного участка со стороны Северного моря.

Спор между Великобританией и Францией о делимитации континентального шельфа в проливе Ла-Манш и Английском канале стал предметом рассмотрения Арбитражного суда (Ad hoc arbitral tribunal) после подписания сторонами 10 июля 1975 г. Соглашения, в ст. 2 которого указывалось на то, что суду предлагалось вынести решение по поводу дирекционного направления границы (или границ) между частью континентального шельфа Великобритании (с учетом положения Нормандских островов)[230] и побережья Франции. Суду предлагалось осуществить делимитацию, начиная от точки 30° западнее от Гринвича (точка A) и до точки N, совпадающей со 1000-метровой изобатой (рис. 12[231]).



Рис. 12. Граница между Англией и Францией, определенная судом

Прилегающие морские пространства состоят из двух географически различных районов. Восточный район образован противолежащими пространствами, и установление делимитационной линии является не столь сложной задачей, с учетом признаваемых обеими сторонами местоположений базовых исходных линий. Другой, географически более сложный, район — западный. Здесь Нормандские острова и многочисленные скалы, примыкающие к побережью противолежащего государства (Франции), практически лишают Англию возможности претендовать на естественное продолжение его сухопутной территории. Таким образом, проблема заключалась в территориальном титуле на указанные острова и применимости конкретного правового режима к островам и скалам в контексте делимитации прилегающих пространств.

Перед судом стояла довольно сложная задача определить делимитационную линию между двумя заданными точками A и N. С точки зрения Франции, к ситуации были вполне применимы положения ст. 6 Женевской конвенции 1958 г. о континентальном шельфе, а значит, делимитация в центральной части пролива должна быть осуществлена исходя из естественного продолжения побережий обеих стран и на принципах равенства. С французской точки зрения Нормандские острова, расположенные в заливе Гранвиль, являются естественным поднятием продолжения материка и частью континентального шельфа. Кроме того, Франция настаивала на частичном применении критерия пропорциональности, т.е. на необходимости учета отношения площади шельфа к длине побережья каждой из сторон. В Атлантическом (западном) секторе, по ее мнению, было необходимо продолжить срединную линию между противолежащими побережьями с учетом направления линии берега.

[230] На английских картах эти острова называются Channel Islands, острова Джерсэй (англ. — Jersey), Гернсей (англ. — Guernsey), Олдерней (англ. — Alderney), Херм (англ. — Herm) и Сарк (англ. — Sark).
[231] *Kolb R.* Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. P. 59.

С британской точки зрения, Франция не представила каких бы то ни было оснований, которые можно было бы отнести к «особым обстоятельствам». В случае, когда существует разрыв в перекрытии внешних пределов континентального шельфа, разделяющая граница должна учитывать это обстоятельство. Кроме того, Англия настаивала на том, что, как и Германия в споре 1967 г., она находится между двумя странами — Республикой Ирландия и Францией, а значит, к ситуации применим принцип не равного, а пропорционального разграничения на всем протяжении спорного участка. Кроме того, Англия отрицала правомерность ссылки на Нормандские острова как на особые обстоятельства, влияющие на решение вопроса делимитации, поскольку они «чрезвычайно малы» и к тому же, хотя и находятся под протекторатом английской короны, все же обладают относительной политической, законодательной, экономической и административной самостоятельностью. Вышесказанное делает неприемлемым предложение Франции об установлении вокруг островов шестимильных анклавов собственного шельфа.

В целом обе стороны имели одинаковые взгляды на то, как должна быть проведена срединная линия в восточной части канала и не находили согласия в дирекционном направлении линий, соединяющих точки D и M.

Арбитражное решение было принято 30 июня 1977 г. В отношении восточной части канала суд решил правомерным применение срединной линии, а в западной — также посчитал возможным применение срединной линии, несмотря на геометрический эффект от местоположения Нормандских островов, находящихся во владении Великобритании[232]. Противоречие в отношении скал Эддистоун Рокс (англ. — Eddystone Rocks)[233] было преодолено за счет отказа суда рассматривать скалу как территорию, могущую влиять на установление границ территориального моря (параграфы 13—21 арбитражного решения). Суд усмотрел возможным использовать скалу как точку отсчета границ континентального шельфа, признав ее «особым обстоятельством»[234].

Суд счел несущественным расхождение сторон в вопросе, являются ли побережья двух государств противолежащими или прилегающими, однако разница в географическом положении островов Силли (от основной территории Англии находится примерно в 20 милях) и Уэссан (от материковой части Франции отстоит примерно на 11 миль) была отнесена к «особым обстоятельствам». «Естественным географическим фактором» было признано то обстоятельство, что английская территория выдается в Атлантику дальше, нежели французская. По решению суда из точки M, по методу эквидистанции, до 1000 м изобаты были проведены две разграничительные линии (с учетом влияния островов Силли и без него), найдена так называемая «линия полуэффекта», от которой и была определена линия делимитации в западном (Атлантическом) секторе MN.

Спор между Тунисом и Ливийской Арабской Джамахирией относился к делимитации континентального шельфа с учетом естественного продолжения территорий государств в сторону островов Мальта и Сицилия. В соответствии с Соглашением о передаче рассмотрения данного дела в Международный суд стороны желали разрешения по существу одного вопроса: каковы применимые к возникшему спору по поводу разграничения района континентального шельфа принципы и нормы международного права.

Ливия полагала, что метод эквидистанции не может составить принцип международного права и не может быть отнесен к его норме. Справедливым, по ее мнению, следовало признать первостепенный учет геологических факторов, свидетельствующих о том, что континентальный шельф является сухопутной частью континента, и именно это обстоятельство необходимо учитывать при делимитации границ континентального шельфа двух стран.

Тунис считал необходимым при делимитации учитывать «особые географические обстоятельства» ввиду наличия островов Керкенна (англ. — Kerkennah) и осыхающих при отливе возвышений, а также изрезанности части побережья в районе залива Габес.

---

[232] Суд посчитал правомерным не учитывать Нормандские острова в конструировании срединной линии, разграничивающей континентальный шельф между Францией и Великобританией. В п. 2 параграфа 255 своего решения суд указал на то, что на севере и востоке от островов граница континентального шельфа между Францией и Великобританией определяется дугами окружностей радиусом в 12 морских миль, проведенных с Bailiwick острова Guernsey.

[233] Франция считала скалу «осыхающим при отливе возвышением» и не признавала возможность ее использования в качестве базовой исходной точки. Великобритания же полагала, что скала — остров, всегда находящийся над уровнем моря.

[234] Суд указал на то обстоятельство, что французское правительство уже признавало скалу в качестве базы отсчета в деле делимитации рыболовной границы с Великобританией (1964—1965) в рамках принятия Европейской рыболовной конвенции 1964 г.

В своем решении по данному делу от 24 февраля 1982 г.[235] Суд признал правомерным учет «особых обстоятельств», к которым отнес общую конфигурацию побережий Ливии и Туниса между точкой выхода сухопутных границ пунктом Рас Эджадир (англ. — Ras Ajdir) и пунктом Рас Кабудиа (англ. — Ras Kaboudia), а также «давление» на делимитационную картину островов Керкенна.

Суд указал на то, что линия делимитации должна состоять из двух сегментов. Первый начинается с точки пересечения внешнего предела территориальных морей, сопредельных государств, найденной с учетом положения прямой исходной линии в Габеском заливе и находящейся примерно напротив населенного пункта Рас Эджадир и следующий далее по направлению 26° на северо-восток[236] до пересечения с широтой 34°10'30 N. Далее начинается второй сегмент, который продолжает эту линию под углом 52° (*рис. 13*).



Рис. 13 Соотношение фактически установленной границы и линий эквидистанции

Принимая свое решение, суд исходил из следующих обстоятельств:

а) принцип делимитационного равенства (§ 36—107);

б) особые обстоятельства, характеризующие район (§ 36—44);

в) положения новых тенденций в области морского права, определившиеся на III Конференции ООН по морскому праву (§ 45—50).

Суд изучил вопрос выбора физических критериев в оценке континентального шельфа спорного района (§ 51—68) и пришел к выводу, что шельф имеет одну общую для обоих государств геоморфологическую структуру и единое естественное материковое продолжение. Изучив возможные методы делимитации (§ 108—132), суд принял следующее решение:

1) делимитация континентального шельфа между Тунисом и Ливией в районе Pelagian Block должна быть осуществлена на принципах равноудаления;

2) к «особым обстоятельствам» были отнесены следующие:

— в районе, подлежащем делимитации[237], должны быть учтены интересы третьих стран;

— особенности конфигурации побережий обеих стран и местоположение островов Керкенна;

— направление линии делимитации из пункта Рас Эджадир примерно в направлении 26° на северо-восток;

— принцип пропорциональности применительно к линии делимитации в обоих секторах исходя из протяженности береговой черты обеих государств в спорном районе.

---

[235] Суд проголосовал десятью голосами «за» и четырьмя голосами «против».

[236] При определении этого направления суд исходил из фактически сложившихся правил, применяемых обеими сторонами при выдачи концессий на разработку нефтяных месторождений, — именно направление 26° N служило линией, разграничивающей прилегающие нефтеносные пространства шельфа, в то время как формулируя свои притязания на суде, Ливия настаивала, что линия разграничения должна следовать из точки выхода сухопутной границы к морю практически на север, в то время как Тунис проводил ее под углом 45° N.

[237] Имеется в виду район, граничащий с побережьем Туниса от Рас Эджадир (англ. — Ras Ajdir) до Рас Кабоудия (англ. — to Ras Kaboudia) и с побережьем Ливии от Рас Эджадир до Рас Таджоура (англ. — Ras Tajoura) и параллелен широте, проходящей через Рас Кабоудия, и меридиану, проходящему через Рас Таджоура.

Тунисско-Ливийское дело, по сути, не привнесло ничего нового в делимитационные нормы. Приоритет был отдан критерию расстояния с весьма сомнительной точностью определения исходных линий. К тому же решение было принято без учета того обстоятельства, что побережья обеих государств — не только прилегающие, но и в определенной мере противолежащие. Кроме того, при более детальном изучении крупномасштабной карты региона возникает вопрос о причинах отказа от рассмотрения влияния на линию разграничения таких естественных образований, как остров Джерба (англ. — Jerba), а также островков и осыхающих при отливе возвышений архипелага Керкенна (англ. — Kerkennah Archipelago).

Что касается делимитации морских пространств с Мальтой, Ливия 10 ноября 1986 г. подписала Соглашение по применению ст. 3 решения Международного суда от 3 июля 1985 г. в отношении делимитации континентального шельфа указанных государств. В ст. 1 данного Соглашения указывается на то, что от меридиана 13°50' вост. до меридиана 15°10' вост. делимитация осуществляется по дуге большого круга, построенной по соответствующим географическим точкам[238].

Спор между Румынией и Украиной в разграничении континентального шельфа и ИЭЗ в Черном море. Международный суд ООН применил в данном споре примерно такую же логику, что и в предыдущем случае, при рассмотрении «особых обстоятельств» (т.е. отказ от рассмотрения особенностей конфигурации побережья ввиду наличия острова).

В 2004 г. Румыния инициировала в Международном суде ООН рассмотрение дела о делимитации континентального шельфа и ИЭЗ Украины и Румынии в Черном море. Украина 16 мая 2006 г. подала в Международный суд ООН контрмеморандум. Суть разногласий сводилась к определению территориального статуса острова Змеиный (Serpenis) и установлению линии, разграничивающей континентальные шельфы и ИЭЗ обоих государств.

Не вдаваясь в период, предшествующий Средним векам, можно с уверенностью сказать, что остров Змеиный отошел к территориям Российской империи после морского сражения 3 (14) июля 1788 г. у острова Фидониси (так тогда назывался спорный остров) и победы России в Русско-турецкой войне 1828—1829 гг. Остров Змеиный отошел к Румынии после поражения России в Крымской войне, а по советско-румынскому Соглашению от 23 мая 1948 г. вошел в состав СССР. В соответствии с Парижским мирным договором 1947 г. и со ст. 1 советско-румынского мирного договора 1947 г. между правительствами двух стран был подписан протокол уточнения прохождения линии государственной границы, который определил основные точки и пункты, через которые должна проходить линия государственной границы, а в двустороннем акте от 4 февраля 1948 г. советско-румынская граница была уточнена с целью ее обозначения на картах крупного масштаба и демаркации на местности. На основании указанных документов, а также Протокола от 23 мая 1948 г. можно вполне определенно констатировать, что остров Змеиный на вполне законных основаниях вошел в состав СССР. Договор о режиме советско-румынской государственной границы, заключенный в 1961 г., и протоколы об описании прохождения линии государственной границы, подписанные в 1962 и 1974 гг., только подтвердили достигнутую в 1949 г. договоренность. Оба договора о режиме советско-румынской государственной границы (от 1949 г. и от 1961 г.) были ратифицированы и Верховным Советом СССР, и парламентом Румынии.

Вопрос о границах вновь возник уже в постсоветский период, во многом благодаря тому, что пограничная неурегулированность мешала устремлениям Румынии в ЕС и НАТО.

Украина 16 мая 1995 г. установила ИЭЗ[239], то же сделала и Румыния в 1986 г.[240], однако как линия разграничения должна была проходить в районе острова Змеиный, данные документы не определяли. Ни один из двусторонних договоров, заключенных черноморскими государствами в советский период, также не определял делимитацию морских пространств в районе острова Змеиный (например, Соглашение между Турцией и СССР о делимитации континентального шельфа в Черном море от 23 июня 1978 г.; обмен нотами между Турцией и СССР 23 декабря — 6 февраля 1987 г. относительно установления Турцией ИЭЗ в соответствии с декретом от 17 ноября 1986 г.). Объявленный Украиной перечень географических координат

[238] Координаты указаны по карте с адмиралтейским номером 176, шкала 11,100,000, печати 1969 г.
[239] Law of the Ukraine on the exclusive economic zone, dated 16 May 1995.
[240] Decree No. 142 of 25 April 1986 of the Council of State concerning the establishment of the Exclusive Economic Zone of Romania in the Black Sea.

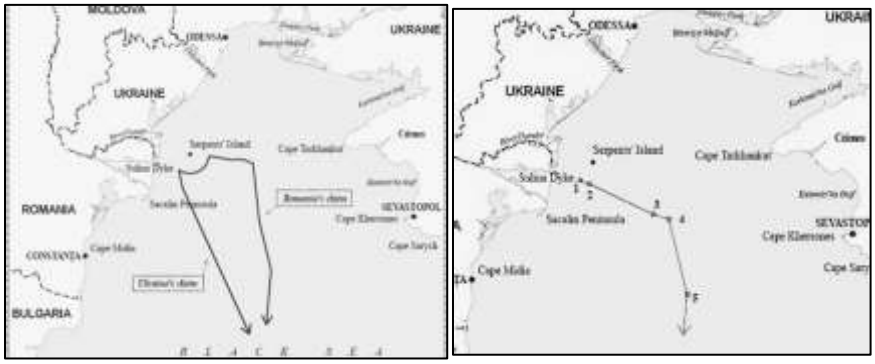
точек, определяющих положение исходных линий для отсчета экономической зоны в районе пересечения морских границ с Румынией практически полностью повторял (см. точки 1—10) аналогичный перечень, утвержденный Постановлением Совета Министров СССР еще в 1985 г.[241]

В 1997 г. между Украиной и Румынией был заключен Договор «Об отношениях добрососедства и сотрудничества», а вопрос о морских границах был отнесен к «техническим», по-видимому для того, чтобы формально заявить об отсутствии у Румынии территориальных разногласий с сопредельными странами. Украина и Румыния 17 июня 2003 г. подписали Договор «О режиме украинско-румынской границы, сотрудничестве и взаимной помощи в приграничных вопросах». Этот документ детализировал правовые отношения пограничных служб двух стран и решал ряд попутных вопросов, но проблему делимитации границы в Черном море не регулировал.

В своем представлении в Международный суд румынская сторона настаивала на том, что остров Serpenis (Змеиный) является скалой и его положение не может влиять на определение линии делимитации морских пространств сопредельных государств. (Скалы, которые не пригодны для поддержания жизни человека или для самостоятельной хозяйственной деятельности, не имеют ни ИЭЗ, ни континентального шельфа (ст. 121 (3) КМП-82).) Украинская сторона предлагала считать его островом, предполагая распространение на него в этом случае положений ст. 121 КМП-82. Кроме того, исходя из большей протяженности прилежащего и противолежащего побережья (1058 км против румынской — 258 км) Украина полагала, что спорные территории шельфа и ИЭЗ необходимо разделить в пропорции 1 к 3 (примерно 53,3 тыс. км^2 — за Украиной, 21,9 тыс. км^2 — за Румынией.

В своем решении от 3 февраля 2009 г. Международный суд посчитал Змеиный островом, установив вокруг него территориальное море в 12 морских миль, однако не учел его как «дополнительное географическое основание», которое следовало бы учесть при установлении линии разграничения. Президент Международного суда Розалин Хиггинс посчитала недопустимым, как она выразилась, «юридический пересмотр географии», и в качестве причины, делающей невозможной учет острова Змеиный в разграничении, указала на его удаленность от побережья. Суд также не принял во внимание диспаритет, вызванный различиями в пространственной протяженности береговых линий двух государств, посчитав, что он не имеет «прямого математического применения» .

Суд исходил из необходимости проведения срединной линии по базовым пунктам на противоположных берегах Румынии и Украины и решил, что линия разграничения начнется в точке 1, установленной сторонами в Договоре о режиме государственной границе 2003 г., и далее, с учетом 12 мильного полукруга вокруг острова Змеиный (Serpents), проследует до точки 2, где внешняя кромка территориальных вод Украины пересечется с линией эквидистанции между побережьями Румынии и Украины и далее проследует до точки 3, затем 4 и по достижении точки 5 продолжится далее на юг до тех пор, пока не достигнет точки, где могут быть затронуты права других стран. Приведенное выше решение оставило за Румынией примерно 80% оспариваемых изначально пространств. На рис. 14 показаны линии разграничения предлагаемые спорящими сторонами и установленная Международным судом в решении от 3 февраля 2009 г.



[241] Морское законодательство Российской Федерации / ГУНН и МО РФ. СПб., 1994. Кн. 1. С. 53.

Рис. 14. Предложения Румынии и Украины по прохождению границы континентального шельфа и ИЭЗ в Черном море (слева) и линия разграничения континентального шельфа и ИЭЗ между Румынией и Украиной в Черном море, установленная решением Международного суда (справа).

В ст. 3 указанного Соглашения предусмотрено, что если в районе границы, разделяющей пространства двух государств, на морском дне или в его недрах одной из сторон будут найдены природные ресурсы, которые могут разрабатываться с морского дна другой стороны, то государства должны вступить в консультации с целью определения способа разработки таких ресурсов[242].

Делимитация континентального шельфа в заливе Мэйн (англ. — Maine) — пример, во многом отличный от приведенных выше в силу привлечения разнообразных и весьма детальных естественнонаучных исследований для разрешения правовой проблемы делимитации пространств, ограниченных линией, соединяющей мысы Код (англ. — Cod) с американской стороны и Сэйбл (англ. — Sable) с канадской. Различия в притязаниях обеих стран на пространства залива Мэйн показаны на левой части рисунка 15, где американское предложение находится северо-восточней.

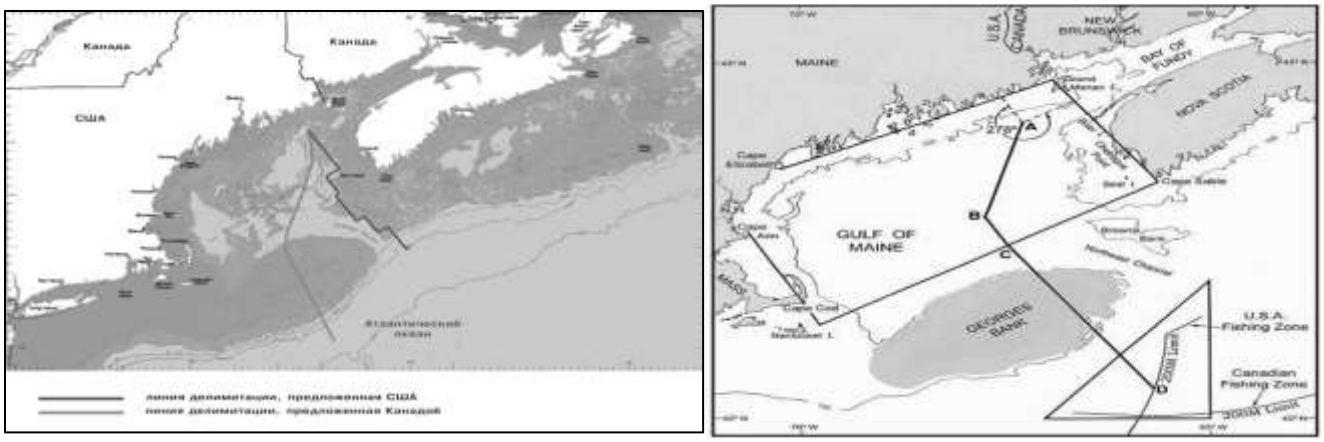


Рис. 15. Делимитация пространств залива Мэйн по американской и и канадской методикам (слева) и линия, установленная решением Международного суда.

Точка выхода к морю сухопутных границ двух стран находится в заливе, и массивы суши с канадской стороны ориентированы глубоко на северо-восток за счет пространств, образующих залив Фандю (англ. — Bay of Fundy). Это обстоятельство, а также «налегание» на американский берег канадского полуострова Нова Скотиа (англ. — Nova Scotia) среди других обстоятельств повлияли на рисунок канадских притязаний в заливе.

В географическом контексте все пространства залива Мэйн могут быть представлены тремя отдельными сегментами: первый формируется в районе Нова Скотии, второй — в районе линии, соединяющий вход в залив (между мысами Код и Сэйбл), и третий — со стороны Бостона, от мыса Код.

Вместе с тем, поскольку истинная причина разногласий заключалась в попытке каждой из сторон получить в свое распоряжение больший рыбопромысловый район (залив Мэйн — один из богатейших рыбопромысловых районов в мире), применялись методы делимитации, максимально этому удовлетворяющие, однако весьма далекие от возможного компромисса. Так, американская сторона предлагала за основу выбора избрать перпендикуляр из точки, находящейся против линии, прикрывающей залив Фандю (и в этом случае наиболее продуктивный рыбопромысловый район George Bank отходил к США), тогда как канадская сторона для тех же целей пыталась максимально использовать географическое «нависание» над входом в залив Мэйн полуострова Нова Скотия.

[242] International Maritime Boundary, Charney and Alexander / Ed. Nijhoff. Vol. 2. P. 1649.

На основании заключенного Сторонами 29 марта 1979 г. Соглашения дело было передано в Международный суд, который 12 октября 1984 г. принял решение о делимитации, графически представленное на рис. 15 (справа).

Суд, как и в ранее приводимых делах, в качестве основного делимитационного принципа избрал принцип «пропорциональности», хотя наличие внутреннего канадского залива Фандю ставило под сомнение справедливость пропорции, поскольку она находилась в зависимости от учета или неучета пространств Фандю в общем географическом массиве. Тем не менее суд включил пространства Фандю в общую расчетную площадь и определил делимитационную геодезическую линию, состоящую из отрезков прямой, соединяющей четыре точки (ABCD). Протяженность береговой линии двух стран после применения принципа «пропорциональности» сыграла явно в пользу США, и к Канаде отошел лишь небольшой северо-восточный участок Georges Bank.

На наш взгляд, учет пространств залива Фондю в определении равных делимитационных пропорций залива Мэйн не оправдан. Залив географически обособлен, ограничен территорией одного государства — Канады — и является ее внутренними водами. К тому же единая делимитационная линия как для целей делимитации континентального шельфа, так и ИЭЗ будет приемлема только до тех пор, пока в районе будут в основном доминировать интересы доступа и управления биологическими ресурсами.

Спор между Грецией и Турцией о делимитации континентального шельфа в Эгейском море нельзя обойти вниманием, рассматривая практику делимитации континентального шельфа между прибрежными государствами. Как известно, география государственной принадлежности территорий в этом районе сложилась после Второй мировой войны, в частности после подписания мирного договора с Италией в 1947 г., когда практически все острова Эгейского моря отошли к территории Греции. Турция согласилась с территориальным титулом Греции на острова, но посчитала, что делимитацию континентального шельфа в Эгейском море следует осуществлять по гипотетической срединной линии. Греция, убежденная в том, что это противоречит нормам, изложенным в Женевской конвенции 1958 г. о континентальном шельфе, 10 августа 1976 г. обратилась в Международный суд ООН с просьбой рассмотреть правомерность подобных притязаний. Однако суд в своем решении от 19 декабря 1978 г. искал не делимитационную линию, а определял свою юрисдикцию в отношении греческого обращения, поскольку Турция свое согласие рассматривать спор в Международном суде не давала. Суд рассмотрел все обстоятельства, на которые ссылалась Греция, и принял решение об отсутствии собственной юрисдикции в отношении данного дела (§ 109).

Спор между Данией и Норвегией о делимитации морского района между Гренландией и островом Ян Майен[243] возник в связи с объявлением Данией 200-мильной рыболовной зоны вокруг Гренландии.

Дания 16 августа 1988 г. обратилась в Международный суд с просьбой принять решение по вопросу о том, где должна проходить линия разграничения рыболовных зон между Данией и Норвегией в водах между Гренландией и островом Ян Майен. Норвегия, в свою очередь, ссылаясь на уже имевшееся соглашение между сторонами о делимитации континентального шельфа, подписанное в декабре 1965 г., и положения Женевской конвенции 1958 г. о континентальном шельфе, попросила суд определить правомерность выбора ранее установленной на основании соглашения срединной линии в качестве делимитационной, в том числе и в случае установления Данией 200-мильной рыболовной зоны вокруг Гренландии.

Суд принял решение по данному делу в 1993 г.: он посчитал подписанное 8 декабря 1965 г. соглашение между сторонами имеющим отношение только к делимитации континентального шельфа. Как и в деле делимитации пространств залива Мэйн, суд столкнулся с ситуацией, когда одна из сторон (в данном случае Дания) просила установить единую делимитационную линию (и для континентального шельфа, и для рыболовной зоны) морской границы, что суд посчитал неприемлемым, поскольку линия, разграничивающая континентальный шельф обоих государств, была уже установлена, и ее применение для делимитации рыболовных (по сути исключительно экономических) зон было бы неправомерным.

Суд посчитал, что географическая протяженность противолежащих побережий не отвечает равенству и пропорцио-

[243] Остров был назван в честь датчанина Jan Mayen, который его открыл в 1614 г.

нальности, которую следует обеспечить сторонам в контексте делимитации исключительных экономических зон. Исходя из этого суд пришел к мнению, что линия разграничения должна состоять из отрезков прямых, соединяющих точку А, расположенную к северу и найденную как вершина практически прямого угла НАЕ. Район, где внешние пределы рыболовных зон перекрывались, был поделен на три зоны, в каждой из которых был применен свой критерий пропорциональности, а отрезки DL—LK-KA образовались как линия эквидистанции с учетом 200-мильной исключительной экономической (рыболовной) зоны Исландии (рис. 16).

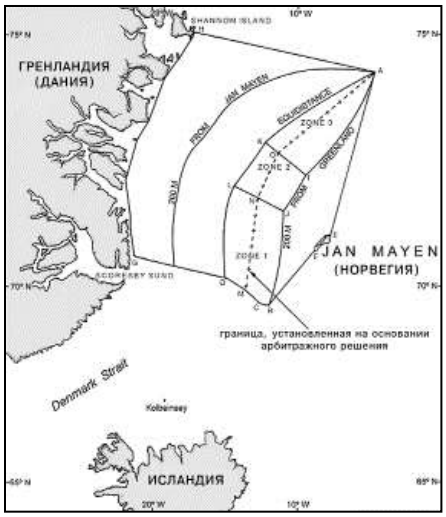


Рис. 16. Граница между островами Ян Майен и Гренландией по решению Международного суда

Резюмируя решение суда по данному делу, следует отметить, что, во-первых, осталось непонятным, почему суд рассматривал Ян Майен не как остров (со всеми вытекающими последствиями, предусмотренными морским правом), а как скалу и, во-вторых, метод деления перекрывающихся внешних пределов рыболовных зон противолежащих государств на зоны, к которым применяются различные критерии пропорциональности, вряд ли может быть признан основанным на известных нормах морского права.

Подписав 18 декабря 1995 г. в Осло соглашения о делимитации континентального шельфа в районе между островом Ян Майен и Гренландией и о границе между рыболовными зонами (а также дополнительный протокол от 11 ноября 1997 г.), стороны полностью исполнили решение Международного суда.

Разграничение континентального шельфа за пределами 200 м. миль от исходных линий.

Как уже отмечалось выше, прибрежное государство может устанавливать внешние границы своего континентального шельфа более чем на 200 морских миль от исходных линий. Такие притязания оформляются соответствующими представлениями в адрес Комиссии по границам континентального шельфа, созданной по правилам, сформулированными в Приложении II к КМП-82. Задача Комиссии выработать рекомендации по вопросам, касающимся установления внешних границ их континентального шельфа и в случае их принятия они становятся окончательными и обязательными.[244]

В том, что касается разграничения пространств континентального шельфа в части возможности притязаний прибрежного государства на пространства шельфа за пределами 200 морских миль, следует признать возникновение новой категории противоречий между государствами, претендующими на подобные пространства, и Комиссией по границам континентального шельфа, учрежденной в соответствии со ст. 76 и приложением II КМП-82.

Примером подобного противоречия является решение (рекомендации) Комиссии по представлению, сделанному Россией 20 декабря 2001 г. в отношении заявки на районы морского дна за пределами 200 морских миль в Арктике и в северной

[244] Статья 76(8) КМП-82

части Тихого океана.

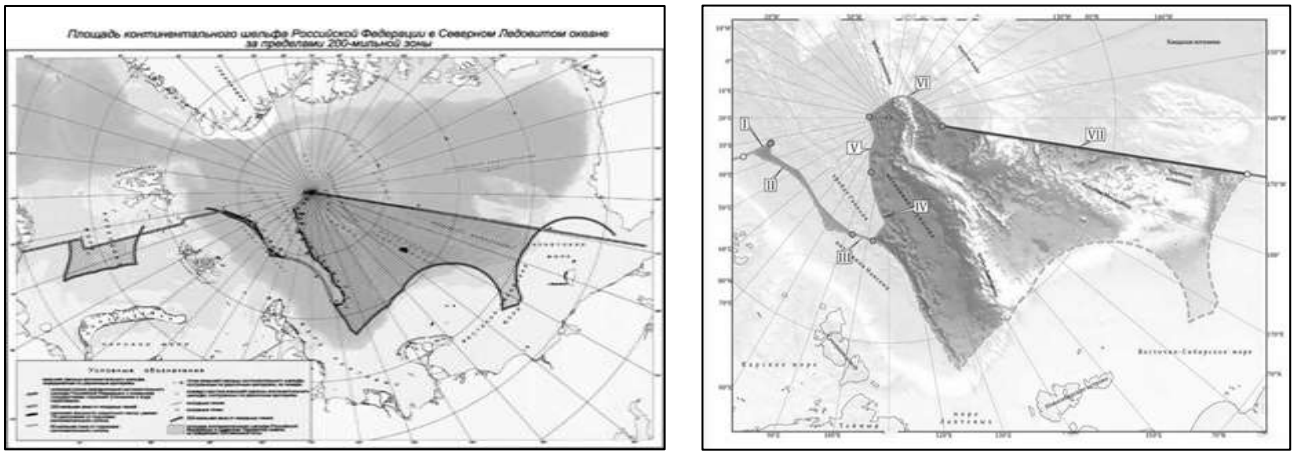


Рис. 17 Графическое приложение к Российским представлениям Комиссии по границам континентального шельфа в Арктике, сделанным в 2001 г. (слева) и в 2015 г. (справа)

Методология, реализованная для построения внешней границы континентального шельфа России в Арктическом бассейне в контексте ст. 76 КМП-82, была представлена министром природных ресурсов РФ в ходе презентации представления от 28 марта 2002 г., сделанного Комиссии Российской Федерацией. Среди материалов МИД России были карты, изображения которых представлены на *рис. 17*.

Настоящая Заявка Российской Федерации, которая делается на основании пункта 76.8 Конвенции, является частичной, пересмотренной и охватывает часть района СЛО. Рассматриваемый район был включен в первую Заявку Российской Федерации, сделанную 10 декабря 2001 г. в отношении расширенного континентального шельфа, которая была рассмотрена на 11-й сессии Комиссии, состоявшейся с 24 по 28 июня 2002 г.

В принятых на этой сессии рекомендациях Комиссии, касающихся СЛО (L. Рекомендации/ D. Резюме рекомендаций. Центральная часть Северного Ледовитого океана), говорится:

154/166. Комиссия рекомендует Российской Федерации представить пересмотренную заявку в той части, в какой она касается ее расширенного континентального шельфа в центральной части Северного Ледовитого океана, опираясь на выводы, приведенные в настоящих рекомендациях.

155/167. Комиссия рекомендует Российской Федерации последовать научно-техническим выкладкам, приводимым в Научно-техническом руководстве Комиссии, а также в различных разделах настоящих рекомендаций.

Руководствуясь положениями Правил процедуры и НТР, а также принимая во внимание практику Комиссии, Российская Федерация оставляет за собой право представить дополнения и изменения к настоящей частичной пересмотренной Заявке, которые могут быть основаны на новых или дополнительных данных научных исследований и могут предусматривать изменение линии прохождения ВГКШ Российской Федерации.

Расширенный континентальный шельф российской федерации в СЛО

Настоящая частично пересмотренная Заявка Российской Федерации на установление ВГКШ в СЛО делается с целью отнесения к расширенному континентальному шельфу Российской Федерации, в соответствии со статьей 76 Конвенции, морского дна и его недр в центральной части СЛО, являющихся естественным продолжением российской сухопутной территории.

Основанием для выдвижения прав на расширенный континентальный шельф в СЛО является принадлежность заявляемых районов к континентальному шельфу, а также положение ВГКШ по статье 76 Конвенции на расстоянии более 200

морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. В случае Российской Федерации это расстояние совпадает с границей российской исключительной экономической зоны. В пункте 1 статьи 3 Федерального закона «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г. № 191 установлено, что:

Внешняя граница исключительной экономической зоны находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации.

Россия подала свою заявку по континентальному шельфу в Охотском море в феврале 2013 года . Этому предшествовала многолетняя работа по подготовке всестороннего научного обоснования российской заявки. Проводились также продолжительные консультации с Японией.

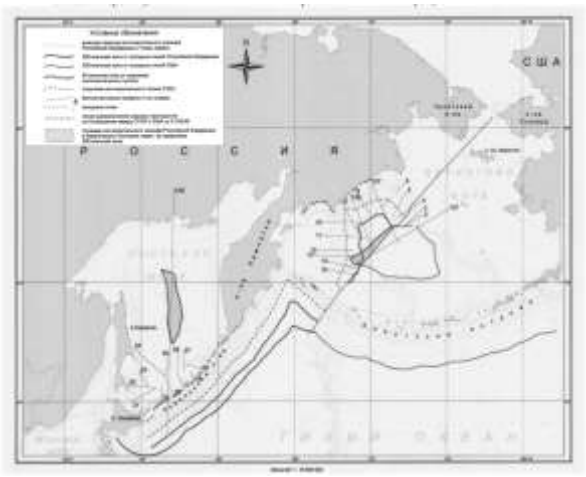


Рис 18. Внешняя граница континентального шельфа Российской Федерации в Тихом океане

Функции головного ведомства по доработке заявки выполняло Минприроды России. Оно координировало научные исследования и обработку полученных данных, отвечало за подготовку материалов заявки и её оформление. Важную роль в успешном прохождении заявки сыграли также дополнительные гидрографические работы, которые были проведены осенью 2013 года Минобороны России. МИД обеспечивал дипломатическое и международно-правовое сопровождение этих работ.

В 2014 году комиссия удовлетворила заявку России. В результате Россия приобрела права на участок шельфа (анклав) в центральной части Охотского моря площадью более 50 тыс. квадратных километров.

В связи с этим подписанным постановлением установлено, что морское дно и недра подводного района в центральной части Охотского моря за пределами 200 морских миль являются континентальным шельфом Российской Федерации.

Кроме того, предусмотрена корректировка и переиздание соответствующих навигационных морских карт, а также их передача на хранение генеральному секретарю ООН.

3.12. Открытое море

Под открытым морем следует понимать части моря, которые не входят ни в ИЭЗ, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага (ст. 86 КМП-82).

Положения международного права, характеризующие правовой режим открытого моря, объединены в ч. VII КМП-82 и сводятся к закреплению свобод открытого моря, статусу судов и установлению противоправных действий в открытом море.

3.12.1. Свободы открытого моря

Открытое море резервируется для мирных целей, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Открытое море свободно для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в КМП-82, и другими нормами международного права. Она включает как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю, в частности, следующие свободы:

а) судоходства;

б) полетов;

в) прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

г) возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом;

д) рыболовства;

е) научных исследований.

Все государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные КМП-82 в отношении деятельности в Районе (ст. 87).

На основании ст. 58 КМП-82 свободы открытого моря и другие соответствующие нормы международного права применяются к ИЭЗ, если только морепользователи должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями КМП-82 и другими нормами международного права.

3.12.2. Статус судов и обязанности государства флага

Каждое государство, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море, выдает соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом, и определяет условия предоставления судам своей национальности и права плавать под его флагом.

Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь.

Судно должно плавать под флагом только одного государства и подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море (ст. 92 КМП-82).

Кроме этого, судно может плавать под флагом ООН и ее специализированных учреждений, а также IAEA (ст. 93 КМП-82).

Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации.

Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуясь ими по удобству, не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности.

Каждое государство должно эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом[245]. Кроме того, государство флага, в частности, обя-

[245] В КМП-82 различаются несколько видов судов: коммерческих и государственных, занятых на некоммерческой службе, военных кораблей, подводных лодок и подводных транспортных средств и других, правовой статус которых будет рассмотрен в главе 4.

зано:

1) вести регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров;

2) принимать на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна;

3) принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;

б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;

в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Государство вправе самостоятельно определять объем перечисленных выше мер, однако они обязательно должны включать:

— инспектирование судна квалифицированным судовым инспектором до регистрации (и в дальнейшем через соответствующие промежутки времени) на предмет годности судна к плаванию и наличия на борту морских карт, мореходных изданий, навигационного оборудования и других приборов, какие необходимы для безопасного плавания судна;

— обеспечение того, чтобы каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;

— осведомленность экипажа (включая капитана, офицеров и, в необходимой степени, других его членов) о применимых международных правилах по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио, а также обеспечение обязательности соблюдения перечисленных выше правил.

Государство, которое имеет явные основания полагать, что надлежащая юрисдикция и контроль в отношении какого-либо судна не осуществляются, может сообщить о таких фактах государству флага, которое по получении такого сообщения обязано расследовать этот вопрос и, когда это уместно, принять меры, требуемые для исправления положения.

Каждое государство обязано организовать расследование достаточно квалифицированным лицом каждой морской аварии или навигационного инцидента в открытом море, с участием плавающего под его флагом судна, приведшего к гибели граждан другого государства или к нанесению им серьезных увечий, или серьезному ущербу судам или установкам другого государства, или морской среде. Государство флага и иные государства должны сотрудничать в проводимом расследовании любой такой морской аварии или навигационного инцидента.

В случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента с судном в открытом море, влекущего уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, никакое уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица не может быть возбуждено, иначе как перед судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является. В области дисциплинарной ответственности только государство, которое выдало диплом судоводителя или свидетельство о квалификации или разрешение, является компетентным для того, чтобы после должной процедуры отобрать эти документы даже в том случае, если их владелец не является гражданином государства, их выдавшего.

Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага (ст. 97 КМП-82).

Каждое государство должно обязать капитана любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

а) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

б) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать;

в) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдет.

Каждое прибрежное государство должно способствовать организации, деятельности и содержанию соответствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, сотрудничать в этих целях с соседними государствами посредством взаимных региональных договоренностей (ст. 98 КМП-82).

3.13. Замкнутые и полузамкнутые моря

В соответствии с ч. IX КМП-82 под замкнутым или полузамкнутым морем понимается залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщающееся с другим морем или океаном через узкий проход или состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств (ст. 122). По смыслу данного определения среди морей, омывающих территорию России, к таковым следует относить бассейны Черного, Азовского и Балтийского морей.

Государства, омываемые замкнутыми или полузамкнутыми морями, обязаны сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и в выполнении своих обязанностей по КМП-82 (ст. 123). Для этой цели они либо непосредственно, либо через соответствующую региональную организацию должны:

а) координировать управление живыми ресурсами моря, их сохранение, разведку и эксплуатацию;

б) координировать осуществление своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды;

в) координировать политику проведения научных исследований и осуществлять там, где это целесообразно, совместные программы научных исследований в данном районе;

г) приглашать, когда это целесообразно, другие заинтересованные государства или международные организации для сотрудничества в претворении в жизнь приведенных выше положений.

Правовой режим Черного моря сформировался до принятия КМП-82. К началу 1970-х гг. причерноморские страны (тогда их было четыре: СССР, Румыния, Болгария и Турция) установили своими национальными законами внутренние воды, территориальное море и прилежащие зоны. В 1968 г. в соответствии с Конвенцией о континентальном шельфе 1958 г. Верховный Совет СССР издал указ об установлении и режиме континентального шельфа морских районов, прилегающих к территории СССР, в том числе в Черном море, что потребовало заключения соглашения о делимитации континентального шельфа в Черном море с Турцией.

Сегодня все черноморские страны имеют ширину территориального моря в 12 миль и исключительную зону в 200 миль.

Каспий. История установления территориального титула на Каспийское море уходит в глубь тысячелетий. Хвалынское море (так Каспий называли русские по названию народа, жившего в устье реки Волги), или Хазарское, или Мазандаранское море (как его называли персы), по дошедшему до нас преданию было когда-то соединено с Черным морем. Легендарные герои древнегреческих мифов — аргонавты — будто бы совершили переход через Манычский пролив из Черного моря в Каспий. В трудах Геродота и Аристотеля Каспийское море описывается как замкнутый бассейн или как залив океана. У.

Страбон характеризовал его как бассейн, вытянутый по параллели с Запада на Восток[246].

Установление территориального титула на пространства Каспийского моря происходило одновременно с завоеванием прикаспийских территорий, которое началось задолго до появления христианства в России и ислама на юге Каспия. По дошедшим до нас источникам известно, что начиная с 760—761 гг. и вплоть до начала XIII в. рассматриваемые пространства находились во владении персов[247].

В начале XVIII в. Каспийское море было отвоевано у персов в результате известного Персидского похода Петра I (1722—1723), который обосновал идею необходимости присоединения Каспия и примыкающих к нему земель, указав, что путь к «теплым водам» должен пролегать через освоение всего этого региона. В ноябре 1722 г. Петр I издал указ о постройке в Астрахани военного порта, а в 1723 г., после того, как русские войска заняли персидской город Решт, Персия уступила России по Петербургскому трактату от 12 сентября 1723 г. города Дербент, Баку, а также Гилянскую, Мазендеранскую и Астрабадскую провинции, признав господствующее положение России в вопросе о праве военного судоходства на Каспийском море.

Рештский Договор о сотрудничестве, заключенный 21 января 1732 г. между Россией и Персией и заменивший договор 1723 г.[248], установил территориальный титул России на землях, уступленных Персией, и регламентировал свободу мореплавания и торговли (в том числе и для торговых судов Персии) в Каспийском бассейне, а также по рекам Аракс и Кура. Что касается военных кораблей как во время войны, так и в мирное время, право на мореплавание признавалось только за российскими военными кораблями

К началу XIX в. Каспий снова становится местом ожесточенного военно-политического противоборства, в которое кроме Персии (затем Ирана) и России втягиваются Великобритания, Франция и Германия. В 1801 г. Персия заключает договор с Великобританией, в соответствии с которым последняя, в случае вооруженного конфликта, предоставляла Персии военную помощь.

В 1828 г. был заключен Туркманчайский договор, который, признавая право на торговое судоходство судов обоих государств, тем не менее запрещал Персии держать военный флот на Каспии.

Первая мировая война привела к ослаблению внимания России к своим южным окраинам, что привело к усилению позиций Великобритании, которая в августе 1918 г. оккупировала город Баку, незадолго до этого ставший, не без участия англичан, столицей Азербайджанской Демократической Республики. Великобритания фактически денонсировала Санкт-Петербургскую конвенцию 1907 г., в рамках которой России и Великобритании удалось договориться о разделе сферы влияния в Азиатском регионе, и усилила свое военно-морское присутствие на Каспии.

Правительство Советской Республики 26 июня 1919 г. обратилось к правительству Персии с предложением о принятии совместных усилий по освобождению Каспийского моря от «разбойных судов английского империализма»[249]. В апреле 1920 г. Азербайджан стал советским, и Россия договорилась с Персией о недопущении впредь иностранного вмешательства в прикаспийские пространства.

Советская Россия и Персия 26 февраля 1921 г. заключили Договор о дружбе и сотрудничестве, в соответствии со ст. 1 которого все договоры, соглашения и концессии, ущемляющие права иранского народа, заключенные бывшим царским правительством и Персией, признавались потерявшими силу. Стороны согласились уважать русско-персидские границы, установленные Согласительной комиссией 1881 г., но без определения границы в водах Каспия. Россия уступила Персии остров Ашурадех и оборудование порта Энзели. Кроме того, Договор о дружбе и сотрудничестве 1921 г.:

— аннулировал экономические привилегии России, полученных путем военного превосходства (включая исключительные права на рыболовство);

---

[246] *Коломбос Д.* Международное морское право.
[247] *Mohammad Reza Djalili.* Mer Caspienne: perspectives iraniennes // Cahiers d'etutes sur la Mediterranee orientale et le monde turco-iranien. 1997. №23. P. 138.
[248] Подробнее см.: Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях / сост. С. И. Сычев, В. К. Волков. М., 1946.
[249] Подробнее см.: Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях. С. 66.

— предоставил право персидской стороне участвовать в рыболовстве путем заключения дополнительных договоренностей (ст. 14);

— провозгласил свободу судоходства во всем бассейне Каспийского моря; Персии было предоставлено право иметь флот на Каспийском море на тех же условиях, что и России[250];

— предоставил право России вводить в Персию войска, в случае если третьи государства попытаются превратить территорию Персии в базу для пересечения границ и военных выступлений против России (ст. 6);

— предоставил право России требовать от правительства Персии в случае обнаружения в составе экипажа судов персидского флота граждан третьих держав, использующих свое пребывание в персидском флоте в недружественных по отношению к России целях, «устранения указанных вредных элементов» (ст. 7).

В развитие ст. 14 Договора 1921 г. СССР и Иран 1 октября 1927 г. подписали Соглашение об эксплуатации рыбных ресурсов южного побережья Каспийского моря, в соответствии с которым учредили смешанную советско-иранскую рыболовную компанию с концессиями на разработку биоресурсов иранской части Каспия (за границей линии, соединяющей Астара-Гасанкули) в течение 25 лет. В 1931 г. была подписана советско-иранская Конвенция о поселении, торговле и мореплавании, а в 1935 г. — Договор о торговле и мореплавании, в которых указывалось, что в бассейне Каспия могут находиться суда только прибрежных государств. Договор 1940 г. также основывался на принципах, провозглашенных в Договоре 1921 г., подчеркивая, что только корабли, принадлежащие двум прибрежным государствам, имеют право плавать по Каспийскому морю и что иностранный персонал, работающий на этих кораблях и в портах, должен ограничивать свою деятельность в пределах, определенных в контрактах. Кроме того, в этом соглашении указывалось, что в бассейне Каспия устанавливается 10-мильная морская полоса, называемая рыболовной зоной (ст. 11).

Таким образом, к моменту распада СССР правовой режим Каспия определяется на основании Договора между СССР и Ираном (Персией), подписанного 26 февраля 1921 г., а также Договором о торговле и судоходстве от 25 марта 1940 г. Указанные документы, хотя и не делимитировали каспийские пространства (юридически закрепленной была лишь сухопутная граница, а на море строилась гипотетическая линия, соединяющая точки выхода этой границы на Каспии), однако формировали правовой статус Каспия как территории, где действовали свободы мореплавания и рыболовства. Кроме этого, на Каспии между СССР и Ираном была установлена 10-мильная, так называемая рыболовная, зона, которая не имела статуса территориальных вод, но вместе с тем запрещала отдельные виды деятельности.

Постсоветский период породил вокруг Каспия новую ситуацию, вызванную тем, что количество независимых государств, прибрежных его бассейну, увеличилось с двух до пяти (Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан). Новые государства, особенно в первые годы обретения самостоятельности, в силу амбиций на каспийские богатства, встали не на путь сотрудничества, а на одностороннее достижение выгод в силу своего географического положения. Однако все прикаспийские страны стоят перед необходимостью решать жизненно важные для своего дальнейшего развития задачи, и ресурсы Каспия в этом смысле приобретают стратегическое значение[251]. В Каспийском бассейне на сегодняшний день разведанные запасы нефти и газа достигают соответственно 30 млрд баррелей и 7 трлн $м^3$. При текущем мировом потреблении нефти в 70 млн баррелей в день и газа в 2,2 трлн $м^3$ в год только эти сырьевые кладовые полностью покрыли бы мировой спрос на нефть в течение 14 месяцев и на газ в течение трех лет. Еще большее впечатление производят прогнозируемые запасы нефти и газа в недрах Каспия. По данным администрации министерства энергетики США (United States Energy Information Administration), большинство запасов нефти и газа в Каспийском бассейне еще не разработаны (администрация оценивает известные месторождения нефти в 18—35 млн баррелей (в сравнении: США — 22, Северное море — 17 млн баррелей); запасы природного газа:

[250] «Обе Высокие Договаривающиеся Стороны согласны, что с момента подписания настоящего договора они будут в равной степени пользоваться правом свободного плавания по Каспийскому морю под своим флагом» (Документы внешней политики СССР. М., 1959. Т. 3. С. 538).

[251] *Громыко А. А.* Новая «великая игра». Каспий стал средоточием геополитических интересов государств региона // Независимая Газета. 1998. № 152/1723. 20 авг.

236—337 трлн куб. футов (в сравнении: Северная Америка — 300). Потенциальные запасы по нефти могут достигать 235 млн баррелей, а по газу — 328 млн куб. футов к уже известным запасам.

По существу, правовые проблемы Каспия связаны с обладанием его ресурсами, которые в зависимости от методологии установления территориального титула на каспийские пространства предоставят той или иной стране, прибрежной Каспийскому морю, ресурсные преимущества.

Азербайджан выступал за применение к Каспию норм международного морского права и делимитацию пространств за пределами территориального моря по срединной линии; при этом сухопутная территория должна разграничиваться на основании ранее существовавших административных границ СССР (была установлена в 1979 г.).

Иран настаивал на том, что подписанные в 1921 и 1940 гг. договоры между Ираном и СССР должны признаваться прибрежными государствами как источники, формирующие правовой режим Каспия до тех пор, пока не будет принято новое соглашение[252]. Иран выступает за совместное владение каспийскими пространствами на принципах кондоминиума, когда на пространства не распространяется чей-либо территориальный титул, а ресурсы эксплуатируются совместно к общей выгоде. В качестве альтернативы Тегеран рассматривал вариант секторного деления Каспия по принципу «всем поровну», т.е. все пространство — дно и поверхность — должно быть разделено на пять секторов одинаковой площади (по 20%).

Позиция Казахстана по правовому статусу Каспия основывалась на морском варианте делимитации[253]. Статья 3 проекта Конвенции Республики Казахстан о правовом статусе Каспийского моря гласит: «Каспийское море разделяется на соответствующие зоны (территориальных вод и исключительных экономических зон), на которые распространяется суверенитет прибрежных государств». Казахстан в какой-то мере был согласен с позицией Азербайджана — поделить пространства на сектора по срединной линии, однако при условии, что все страны станут сотрудничать в вопросах рыболовства, мореплавания и защиты среды (т.е. при свободах осуществлять указанную деятельность во всех пространствах Каспия, прикаспийские страны территориальный титул устанавливают лишь на каспийское дно). В 1997 г. Казахстан подписал совместное коммюнике с Туркменистаном, в котором высказывалось двустороннее намерение сторон разграничить дно по срединной линии; то же самое предусматривает и упоминавшееся ранее Соглашение с Россией 1998 г. Казахстан также заявил о несогласии с позиций Ирана по поводу раздела Каспия «поровну», так как, по его мнению, такое деление не соответствует «историческим традициям».

Позицию России по вопросу делимитации Каспия нельзя назвать стабильной. Сначала Россия отрицала возможность применения к Каспию положений морского права и выступала за сохранение договоренностей 1921 и 1940 гг. В декабре 1996 г. Россия выступила за установление 45-мильной исключительной экономической зоны при условии:

— совместной эксплуатации ресурсов дна центральной части Каспия (образуемой после 45-мильной делимитации);

— повсеместной свободы судоходства и рыболовства;

— установления прав прикаспийских государств на совместное управление рыбопромысловыми запасами и координации действий по защите окружающей среды.

Однако данная позиция претерпевает значительные изменения в 1998 г. Начиная с апреля 1998 г. российская дипломатия стала говорить о возможности секторального деления каспийского дна и конвенционного подхода к делимитации водных пространств. В июле 1998 г. президенты России и Казахстана подписали соглашение о делимитации северной части Каспийского моря, касающееся, однако, лишь разграничения прав сторон по разработке ресурсов дна.

В 1999 г. заместитель министра природных ресурсов РФ И. Глумов заявил, что в интересах России применить к Каспию 10-мильный предел экономической зоны с правом на равный доступ всех прикаспийских стран к ресурсам остальной его части. В январе 2000 г. Россия дала понять, что может пойти на раздел дна Каспия на национальные сектора, но при этом морские ресурсы должны остаться в совместном владении, а в мае руководитель Каспийской рабочей группы МИД России А.

---

[252] Иран не признал российско-казахстанское соглашение и совместно с Туркменистаном выступил в 1998 г. с заявлением о недопустимости делимитации Каспия на двусторонней основе.

[253] *Салимгерей А.* Международно-правовые проблемы становления суверенитета Казахстана в регионе Каспийского моря // Право и государство. №3. 2000.

Урнов заявил, что Россия выступает за свободный доступ к водным и воздушному пространствам Каспия, которые должны находиться под совместным управлением, в то время как морское дно должно быть разделено между прикаспийскими странами по срединной линии; причем срединные линии должны быть установлены не на основе чисто геодезического измерения, а с учетом специального соглашения, учитывающего исторические и иные аспекты[254].

Позиция Туркменистана также время от времени менялась. В 1996 г. на встрече министров иностранных дел прикаспийских государств в Ашхабаде была поддержана позиция России на 45-мильное секторальное деление (на этой встрече Туркменистан, Россия и Иран подписали протокол об учреждение компании по совместной разработке энергетических ресурсов в своих секторах). Однако в феврале 1997 г. президент Туркменистана совместно с президентом Казахстана выступил с заявлением о необходимости соблюдать положения советско-иранских договоренностей 1921 и 1940 гг. до принятия нового договора, а в феврале 1998 г. совместно с президентом Азербайджана подписал заявление о том, что оба государства согласились о разграничении пограничных пространств Каспия по срединной линии, что привело к диспуту о принадлежности месторождений Кьяпаз (Kyapaz) и Сердар (Serdar), на которые претендует Азербайджан. Может быть, поэтому уже в июле 1998 г. Туркменистан подписал с Ираном совместное коммюнике, в котором согласился с позицией Ирана «делить все поровну». Насколько известно, сегодня и эта позиция претерпела изменение в пользу секторного деления по срединной линии.

Как отмечалось выше, в КМП-82 сформулированы основы концепции «замкнутого моря», определяемого как «бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и … состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств» (ст. 122), что вполне применимо к Каспию.

С точки зрения КМП-82 ответ на вопрос, является ли Каспий замкнутым или полузамкнутым морем, не однозначен. Как отмечалось выше, в ст. 122 КМП-82 устанавливается, что замкнутое или полузамкнутое море сообщается с другим морем или океаном через узкий проход. Между тем Каспийское море соединяется с Балтийским и Черным морями не через морской пролив, а через систему рек и каналов. В КМП-82 понятие «узкий проход» не определяется как однозначно естественный путь. Еще в 1919 г. в Версальском мирном договоре указывалось, что система международных рек представляет собой систему искусственных каналов и проливов, построенных с целью воспроизведения или улучшения природных судоходных путей, определенных речных систем или же с целью соединения природных судоходных частей той же самой реки. Согласно этому определению Каспий может признаваться соединенным с мировым океаном. Если же исходить из того, что реки и каналы не являются объектами морского права, то и тогда ст. 122 должна распространяться на Каспий, но уже как на замкнутое море.

Характерно, что и современная геология не содержит точного определения различий между морями и озерами. К числу признаков, определяющих отличия морей от озер, относятся биоресурсы, размеры, содержание солей и содержание минералов, возраст, способ образования и наличие континентального шельфа. Вследствие этого на основе одних геологических характеристик можно выдвинуть аргумент о том, что Каспий является морем, а на основе других — противоположный аргумент о том, что Каспий — не море, а соленое озеро.

В КМП-82 не содержится более детального описания рассматриваемого понятия. Определение, данное в ст. 122, не имеет более точных, чем приведенные выше, критериев. Вместе с тем изучение материалов III Конференции ООН по морскому праву, на которой обсуждалась концепция замкнутых и полузамкнутых морей, показывает, что ст. 122 и 123 были введены в Конвенцию не с целью ограничения ее действия в отношении определенных типов морей, а в качестве признания того факта, что определенные типы морей связаны со специфичными проблемами, в особенности в отношении сохранения биологических ресурсов и контроля за предотвращением загрязнения морских пространств. В этой связи особое значение приобретают положения ст. 123, где указывается, что государствам, омываемым замкнутыми или полузамкнутыми морями,

[254] Caspian Sea Region Legal IssuesUnited States / US Energy Information Administration. 2000. June.

следует сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и в выполнении своих обязанностей.

На встрече по статусу Каспия 14 октября 1993 г. главы правительств Казахстана, России, Азербайджана и Туркменистана, учитывая замкнутость и особую уникальность Каспийского моря, признали его единым экологическим комплексом, который требует тесного сотрудничества по эксплуатации и охране живых ресурсов моря. Рабочая группа, состоявшая из представителей вышеуказанных стран, 20 апреля 1994 г. решила оставить в силе Договор об использовании ресурсов Каспия, заключенный в 1940 г. между СССР и Ираном, а взаимоотношения строить на тех же основаниях, что и во время существования СССР[255]. Для организации взаимоотношений по использованию биологических ресурсов была создана комиссия по водным биоресурсам Каспийского моря, которая, исходя из принципа «наибольшего восполнения», определила лимиты отлова осетровых для Казахстана, России, Азербайджана и Туркменистана.

В апреле 2002 г. на встрече глав прикаспийских государств в Ашхабаде была сделана попытка подписать соглашение о делимитации Каспия по принципу «делим дно поровну, но не делим воду», которая не имела успеха. Казахстан и Россия 14 мая 2002 г. подписали двустороннее соглашение по делимитации прилегающих к их территориям пространств по вышеприведенному принципу.

Российская Федерация и Азербайджанская Республика 23 сентября 2002 г. подписали Соглашение о разграничении сопредельных участков дна Каспийского моря, которым определили координаты конечной точки выхода сухопутной границы к Каспию. Согласно п. 3 ст. 1 Соглашения начальной точкой указанной линии разграничения сопредельных участков дна Каспийского моря между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой является точка, расположенная на выходе государственной границы Российской Федерации и Азербайджанской Республики к урезу воды Каспийского моря с координатами 41°50',5 с. ш. и 48°35',6 в. д., которые определены по топографической карте масштаба 1:200 000 (лист K-39-XIX) издания 1979 г. Конечной точкой линии разграничения в соответствии с п. 4 ст. 1 определена точка с координатами 42°33',6 с. ш. и 49°53',3 в. д. Указанная точка, по мнению сторон, могла бы быть принята в качестве точки стыка линий разграничения дна Каспийского моря между Российской Федерацией, Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан. Данное положение зафиксировано в трехстороннем Соглашении между Российской Федерацией, Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан о точке стыка линий разграничения сопредельных участков дна Каспийского моря от 14 мая 2003 г.

Упомянутое соглашение 2002 г. устанавливало линию разграничения сопредельных участков дна Каспийского моря между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой только в целях осуществления прав в отношении минеральных ресурсов и другой деятельности, связанной с недропользованием.

Между указанными странами 3 сентября 2010 г. был подписан Договор о государственной границе, ст. 2 которого в части определения конечной точки выхода государственной границы на Каспии обращала стороны к вышеназванному Соглашению, а приложение 1 к Договору устанавливало, что «от точки № 73 граница идет по середине безымянного ручья вниз по течению до начальной точки линии разграничения сопредельных участков дна Каспийского моря». Вместе с тем ни одно из упомянутых соглашений сопредельные пространства Каспия не делимитировало.

Совместной декларацией 16 октября 2007 г. Азербайджан, Иран, Казахстан и Туркменистан заявили о том (п II (6)), что всеобъемлющий правовой статус Каспийского моря будет определяться Конвенцией о правовом статусе Каспийского моря в качестве базового документа, принятие которого возможно только на основе общего согласия прибрежных государств. До определения нового правового статуса Каспия в его акватории должны действовать согласованные на основе реализации их суверенных прав режимы судоходства, рыболовства и плавания судов исключительно под флагами прикаспийских стран (п II (7)).

Следует заметить, что в Каспийском море обитает 400 видов животного мира, среди которых особо выделяются ценнейшие виды осетровой породы, и Каспий обеспечивает около 90% мирового потребления осетровой икры. Осетровые отно-

[255] *Дьяченко С. Б.* Проблема правового статуса Каспийского моря // Московский журнал международного права. 1995. №3. С. 76.

сятся к разряду анадромных рыб, обитающих в соленых водах, но размножающихся в пресноводных, т.е. нерест у них происходит в реках. Кура, протекающая на территории Азербайджана, по своим географическим особенностям практически не может быть нерестилищем, так как является горной рекой. Реки Ирана тоже играют малозначительную роль при нересте осетровых. В недалеком прошлом главными природными нерестилищами осетровых Каспия являлись Волга, Кигач, Эмба, Урал. На реках Кигач, Эмба и Урал происходит до 87% нереста всех осетровых, обитающих в Каспийском море. Таким образом, если согласиться с тем, что на каспийские пространства распространяются положения КМП-82, то в соответствии со ст. 66 данной Конвенции государствами происхождения указанных рыб являются Россия и Казахстан, что распространяет на них статус «государств происхождения анадромных видов». В ст. 66 Конвенции закреплено, что государства, в реках которых образуются запасы анадромных видов, в первую очередь заинтересованы в таких запасах и несут за них первоочередную ответственность. Государство происхождения запасов анадромных видов обеспечивает их сохранение путем принятия соответствующих мер по регулированию рыбного промысла во всех водах к берегу от внешних границ своей ИЭЗ и рыбного промысла (п. 2 ст. 66).

Еще в 1996 г. прикаспийские страны учредили в Баку Каспийский центр для координации усилий по разрешению делимитационных проблем и, возможно, к моменту опубликования этой книги территориальный титул Каспия будет установлен новым многосторонним соглашением прикаспийских государств. Предпринятые выше рассуждения останутся, тем не менее, хорошей иллюстрацией влияния национальных экономических интересов на международный правотворческий процесс.

3.14. Государства, не имеющие выхода к морю

Согласно ст. 124 КМП-82 «государство, не имеющее выхода к морю», означает государство, которое не имеет морского побережья.

В силу положений ст. 125 КМП-82 государства, не имеющие выхода к морю, имеют право на доступ к морю и от него в целях осуществления прав, предусмотренных международным правом, в том числе прав, относящихся к свободе открытого моря и общему наследию человечества. С этой целью государства, не имеющие выхода к морю, пользуются свободой транзита через территории государств транзита всеми транспортными средствами. «Государство транзита» означает государство с морским побережьем или без него, которое расположено между государством, не имеющим выхода к морю, и морем и через территорию которого проходит транзитное движение.

Согласно ст. 124 КМП-82 «транзитное движение» — транзит людей, багажа, товаров и транспортных средств через территорию одного или нескольких государств транзита, когда проход через такую территорию с перегрузкой, складированием, разделением партий грузов или переменой вида транспорта или же без них является лишь частью полного пути, начинающегося или заканчивающегося в пределах территории государства, не имеющего выхода к морю.

К «транспортным средствам» в контексте настоящего параграфа, кроме железнодорожного подвижного состава, морских, озерных и речных судов, автомобильного транспорта, носильщиков и вьючных животных, государства, не имеющие выхода к морю, и государства транзита по соглашению между собой могут относить трубопроводы, газопроводы и иные транспортные средства.

Условия и порядок осуществления свободы транзита должны согласовываться между заинтересованными государствами, не имеющими выхода к морю, и государствами транзита посредством двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений.

В свою очередь, государства транзита в осуществление полного суверенитета над своей территорией имеют право принимать все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы права и возможности для государств, не имеющих выхода к

морю, никоим образом не ущемляли законных интересов государства транзита.

Важные положения, связанные с таможенными пошлинами и иными сборами во время транзита, зафиксированы в ст. 127 КМП-82, где, в частности, говорится о том, что транзитное движение не подлежит обложению никакими таможенными пошлинами и налогами или другими сборами, за исключением сборов, взимаемых за конкретные услуги, оказываемые в связи с таким движением. Также и сами транспортные средства, осуществляющие транзит, и другие средства, предоставляемые государствам, не имеющим выхода к морю, и используемые ими, не подлежат обложению налогами или сборами, превышающими те, которые взимаются за пользование транспортными средствами государства транзита.

В КМП-82 также указано, что для удобства транзитного движения могут быть предусмотрены беспошлинные зоны или другие таможенные льготы в портах входа и выхода в государствах транзита по соглашению между этими государствами и государствами, не имеющими выхода к морю.

Если в государствах транзита отсутствуют транспортные средства для осуществления свободы транзита или если существующие средства, включая портовые сооружения и оборудование, в каком-либо отношении недостаточны, заинтересованные государства транзита и государства, не имеющие выхода к морю, могут сотрудничать в их строительстве или усовершенствовании. Суда, плавающие под флагом государств, не имеющих выхода к морю, пользуются в морских портах тем же режимом, что и режим, который предоставляется другим иностранным судам.

3.15. Правовой режим приполярных пространств

Точного определения термина «приполярные пространства» юридическая наука не дает. Применительно к данной книге он используется для определения правового режима территорий, находящихся к северу от 60° с. ш. и к югу от 60° ю. ш. Арктика — северный регион Земли, расположенный, главным образом, севернее Северного полярного круга (общая площадь составляет примерно 14,056 млн км^2, протяженность береговой линии около 45,389 км) и включающий сухопутные пространства и морской бассейн Северного Ледовитого океана.

3.15.1. Арктика

Своеобразие Арктического региона в том, что 80—90% его водной поверхности постоянно охвачено льдами, что само по себе создает некоторые трудности в определении, где непосредственно заканчивается суша в понятии «terra firma» (лат. terra — земля, firmus — твердый) и где начинаются непосредственно морские пространства. Ледяная толща (паковый лед), окруженная открытыми морями, не статична — уменьшаясь в течение лета, она значительно увеличивается в размере зимой.

В прибрежной зоне к арктическим морям можно отнести Баффинов залив, Баренцево море, море Бофорта, Чукотское море, Восточно-Сибирское море, Гренландское море, Гудзонов залив, Карское море и море Лаптевых.

Несмотря на многонациональную «разношерстность» первооткрывателей Севера, территориальный титул на вновь открытые земли реально установили и в дальнейшем закрепили лишь страны, чьи государственные территории непосредственно примыкали к арктическим пространствам: Дания, Канада, Норвегия, Россия и США.

Делимитация арктических пространств. Конвенционной делимитации арктических пространств не существует. В международно-правовой доктрине высказывается как минимум три точки зрения на делимитацию и правовой режим Арктики, а именно:

— регион находится вне юрисдикции какого-либо государства, и на него распространяются нормы международного права;

— регион находится в совместном использовании приарктических государств;

— арктические пространства делятся на сектора (внутри северной полусферы), вершинами которых является северный полюс, а основанием — государственные территории приарктических государств[256].

Первый вариант противоречит положениям КМП-82, дающей право прибрежному государству устанавливать суверенитет на государственную территорию и распространять свою юрисдикцию на пространства ИЭЗ и континентального шельфа.

Второй может существовать гипотетически, случись прибрежным государствам договориться о таком варианте.

Смысл третьего варианта сводится к следующему: Арктика делится на пять секторов между Россией (43%, или 6,8 млн м^2, океана), США, Канадой, Норвегией (архипелаг Шпицберген) и Данией (остров Гренландия), что практически исключает возможность применения к значительной части Северного Ледовитого океана положений ч. VII КМП-82. До 1944 г. к приарктическим странам могла бы быть отнесена и Финляндия. Однако в соответствии с положениями ст. 1 и 2 Мирного договора с Финляндией, подписанного 10 февраля 1944 г. (вступил в силу для СССР 15 сентября 1947 г.), Советскому Союзу Финляндией были переданы районы Печенги (Петсамо) и некоторые другие территории, что лишило последнюю прямого выхода в Северный Ледовитый океан.

Канада. История односторонних секторальных притязаний началась в 1909 г., когда правительство Канады объявило о своих претензиях на все земли и острова, как открытые, так и могущие быть открытыми впоследствии, лежащие к западу от Гренландии, между Канадой и Северным полюсом. В 1921 г. Канада объявила, что все земли и острова к северу от канадской континентальной части находятся под ее суверенитетом, а в 1925 г. приняла дополнение к закону о северо-западных территориях, в соответствии с которым всем иностранным государствам запрещалось заниматься какой-либо деятельностью в пределах канадских арктических земель и островов без особого на то разрешения канадского правительства[257]. В 1926 г. эти требования были подтверждены специальным королевским указом.

В период 1924—1926 гг. Канада (а также и США) поддерживала установление «Полярных секторов» от северных побережий Канады и Аляски до Северного полюса. После заявления государством своих прав на административное управление смежными частями Арктической Канады было принято дополнение к закону «О Северо-западных территориях» (27 июня 1925 г.). Согласно этому закону любому иностранному государству запрещалось заниматься какой-либо деятельностью в Канадской арктической области, островах и водах без специального разрешения от правительства Канады.

Сегодня Канада определяет свою арктическую область как территорию, включающую водосборный бассейн территории Юкон, все земли севернее 60° с. ш. и область прибрежных зон Гудзонова залива и залива Джеймса. Площадь гипотетических полярных владений Канады — 1,430 млн км^2 [258].

Норвегия. Норвегия граничит с полярными областями, прилегающими к острову Шпицберген[259]. С момента своего открытия в 1596 г. экспедицией голландца В. Баренца архипелаг, получивший название Шпицберген, никому не принадлежал. Впервые правовой режим территории самого острова был установлен еще в 70-х гг. XVIII в., когда на переговорах между российским и норвежским правительствами (1871—1872) было решено принять так называемый Международный закон о статусе Шпицбергена, считая его ничейной землей — «terra nullius» (лат. — ничья земля). С обнаружением на острове промышленных запасов угля и других полезных ископаемых, с осмыслением выгодности его стратегического расположения Швеция, Дания и некоторые другие европейские страны стали настаивать на заключении многостороннего соглашения, основные постановления которого определяли бы территорию Шпицбергена как территорию — «res communis» (лат. — общая вещь). Шведско-норвежской и российской сторонами 7 июля 1905 г. была заключена уния, согласно которой Шпицберген

[256] Впервые геометрический способ делимитации в рассматриваемых пространствах был применен в 1867 г. в процессе подготовки и принятия Соглашения между США и Российской империей по передаче Аляски и делимитации пространств в Беринговом проливе и Чукотском море.

[257] В 1922 г. премьер-министр Канады М. Кинг сделал заявление о принадлежности Канаде острова Врангеля. Правительство СССР опротестовало это заявление со ссылкой на ноту МИД России о принадлежности острова Врангеля Российской империи, направленную всем государствам в 1916 г.; возражений не последовало. В 1924 г. на острове был установлен флаг СССР.

[258] *Барциц И. Н.* О правовом статусе российского арктического сектора. URL: www.law-and-politics.com

[259] Шпицберген — Острые горы. Норвежское название архипелага — Свальборг, русские называли его Грумант.

становился территорией совместного пользования. После Первой мировой войны вновь возникли попытки пересмотра статуса острова, и в 1920 г. в Париже 42 странами было принято Соглашение о Шпицбергене, которое провозгласило «полный и абсолютный суверенитет Норвегии на архипелаге» (ст. 1). Советский Союз присоединился к Договору о Шпицбергене в 1935 г.

Согласно Парижскому соглашению суверенитет Норвегии распространяется на все острова архипелага, расположенные между 10 и 25° восточной долготы и 74 и 81° северной широты. Вместе с тем Соглашение обязывало Норвегию «предоставлять гражданам государств, его заключивших, право на использование территории острова для жизни и осуществления любой деятельности, включая горнорудную промышленность, кроме использования острова в военных целях» (ст. 9).

По имеющимся сведениям, территориальные воды Норвегии составляют 4 морские мили[260]. Актом о территориальных водах и особой экономической зоне 30 марта 1978 г. Норвегия установила 200-мильную экономическую зону, что распространило ее юрисдикцию и на часть приполярных пространств[261].

Законодательство Норвегии не определяет полярные владения страны, однако при подписании 13 июня 1997 г. министрами по окружающей среде арктических государств Руководства по проведению морских работ по нефти и газу в Арктике определено, что для целей этого Руководства арктическую территорию Норвегии образуют районы Норвежского моря севернее 65° северной широты. Площадь полярных владений Норвегии оценивалась в 0,746 млн км^2.

Подписанное 15 февраля 1957 г. Соглашение между СССР и Норвегией о морской границе между двумя странами проблему разграничения экономических зон и континентального шельфа в Баренцевом море не решало. В 1975 г. Норвегия выступила с предложением провести разграничение континентального шельфа по линии, проходящей восточнее границы полярных владений Советского Союза. Таким образом, Норвегия выступила с претензиями на 155 тыс. км^2 советских (российских) морских пространств, а также претендовала и на 10 тыс. км^2 в качестве своей экономической зоны при выпрямлении на север от «Шпицбергенского квадрата» границы полярных владений России. Последняя в этом случае «теряла участок акватории площадью в 25 тыс. км^2. Ввиду невозможности заключения делимитационного соглашения, 15 октября 1976 г. правительства СССР и Королевства Норвегии подписали Соглашение о взаимных отношениях в области рыболовства, а 11 января 1978 г. — Протокол о временных правилах рыболовства в так называемой «серой зоне». Часть Баренцева моря, простирающаяся от гипотетических точек соприкосновения внешних пределов морской границы и далее на север, представлена на рис. 19.



Рис. 19. Гипотетические границы между прибрежными Баренцеву морю государствами, включая районы «серых зон», существовавших до 2010 г.

[260] Королевским постановлением от 22 февраля 1812 г. были установлены границы территориальных вод в одну артиллерийскую милю (примерно четыре морские мили).

[261] Советский Союз, а затем и Россия, не признают правомерность установления ИЭЗ вокруг архипелага, отмечая, что море вокруг архипелага — территория такой же свободной экономической деятельности всех желающих государств, как и сам архипелаг.

Россия и Норвегия 15 сентября 2010 г. подписали Договор о разграничении морских пространств в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Ссылаясь на КМП-82 и положения Соглашения о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда от 11 июля 2007 г., стороны установили линию разграничения морских пространств в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, определив ее как геодезические линии, соединяющие согласованные точки. Иллюстративно линия разграничения и точки, перечисленные в п. 1 ст. 1 Договора, изображены на карте-схеме (рис. 20).

Примечательно, что конечная точка линии разграничения определена как точка пересечения геодезической линии, проведенной через точки 7 и 8, и геодезической линии, соединяющей самую восточную точку внешней границы континентального шельфа Норвегии и самую западную точку внешней границы континентального шельфа России, «как они установлены в соответствии со ст. 76 и приложением II» КМП-82. Заметим, что ст. 76 КМП-82, равно как и ее другие положения, морские границы конкретных государств не определяют.

В ст. 3 и вовсе содержится довольно путаная формула, однако, по-видимому, вполне очевидная для авторов соглашения: в районе к востоку от линии разграничения морских пространств, находящемся в пределах 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря материковой части Норвегии, но за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря Российской Федерации (далее именуемом Специальным районом), Российская Федерация, с даты вступления в силу этого договора, вправе осуществлять суверенные права и юрисдикцию, вытекающие из той юрисдикции в исключительной экономической зоне, которую Норвегия иначе была бы вправе осуществлять по международному праву.

Заметим, что какое бы отношение данный Договор ни вызывал у специалистов, вполне очевидным можно признать, что существовавшим с начала прошлого столетия вначале у Канады, а начиная с 1926 г. и у Советской России притязаниям на секторальное деление Арктики пришел конец. Время покажет, в какой мере это выгодно России, с учетом разграничения арктических пространств с США и другими приарктическими странами.

Россия. У России самая большая из всех приполярных государств протяженность арктического побережья: 22 600 км при том, что общая протяженность
арктического побережья всех прилегающих государств 38 700 км. Северные моря изначально имели для страны огромное значение. Опыт мореплавания поморов сыграл значительную роль в развитии судостроения, становлении морской торговли с европейскими странами, обороне российских территорий и в борьбе с английскими и шведскими военными эскадрами, не единожды пытавшимися закрыть для России «северное окно».

Организованное освоение Арктики государством началось с первой северной экспедиции 1725—1730 гг., однако регулярные исследования побережья Северного Ледовитого океана имели место намного раньше.

Первый законодательный акт, регулирующий деятельность в Арктике, появился в XVII в. В 1704 г. Петр I своим указом установил монополию русских подданных на промысел рыбы и морского зверя на островах и у побережья западной части Северного Ледовитого океана и запретил иностранцам промышленное освоение берегов Карского моря. Аналогичные нормы содержались в указе императрицы Елизаветы Петровны, подписанном в 1753 г.[262] В 1799 г. в районах Аляски и морях северо-восточного океана (Чукотское море и море Бофорта) императорским указом была установлена монополия на торговлю и морские промыслы (промысел и торговля разрешалась только «Русско-американской компании»), в 1893 г. все проливы, рейды, бухты русского побережья Северного Ледовитого океана и Белого моря были провозглашены территорией России.

Российская империя 20 сентября 1916 г. нотой МИД установила свой территориальный титул на земли и острова, открытые в 1913—1914 гг. и расположенные в российской арктической зоне. В ноте содержалось уведомление о включении в состав территории Российской империи всех земель, составляющих продолжение на север Сибирского континентального

[262] Полное собрание законов Российской империи. 1-е изд. Т. 4. 1988 // Центральный государственный архив ВМФ. Ф. 212. Д. 23. Отд. II. Л. 44—55.

плоскогорья, поскольку они, по мнению России, составляют продолжение на север континентального пространства Сибири, а также ввиду того, что их принадлежность к территории Российской империи является общепризнанной в течение столетий.

В 1920 г. уже Советская Россия подтвердила свои притязания на Белое море как территорию, полностью принадлежащую государству, настаивая впоследствии на том, что это море является внутренним морем России[263]. Согласно Декрету СНК РСФСР об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море, опубликованному 24 мая 1921 г., РСФСР заявляла о своем исключительном праве эксплуатировать животный мир Белого моря, равно как и других, прилегающих к территории государства морей Северного Ледовитого океана. Кроме того, Декретом закреплялось распространение суверенных прав РСФСР на 12-мильную полосу территориальных вод, устанавливалась граница прибрежных морских вод на Баренцевом море и заявлялось право РСФСР на исключительную эксплуатацию рыбных и звериных угодий на Белом море — к югу от прямой линии, соединяющей мысы Святой Нос и Канин Нос, в Чешской губе и в Северном Ледовитом океане на всем протяжении берега от государственной границы с Финляндией до северной оконечности Новой Земли, включая пространства на расстоянии 12 морских миль от линии наибольшего отлива как по материковому побережью, так и по побережью островов.

Советский Союз в Меморандуме Народного комиссариата иностранных дел от 4 ноября 1924 г. подтвердил притязания, заявленные в ноте царского правительства 1916 г. на земли, составляющие северное продолжение Сибирского материкового плоскогорья.

В дальнейшем в постановлении СНК СССР № 331-12 от 17 апреля 1925 г. проливы Карские Ворота, Югорский Шар, Маточкин Шар, Вилькицкого, Шокальского, Красной армии были объявлены территориальными водами Советского Союза, а воды проливов Лаптева и Санникова — исторически принадлежащими СССР.

Декретом Президиума ЦИК, принятом в 1926 г., все пространства и острова, расположенные между побережьем СССР в Северном Ледовитом океане, Северным полюсом и меридианами 32° в. д. и 168° з. д.[264], которые были обнаружены или могли бы быть обнаружены в будущем и не принадлежащие к тому времени ни одной зарубежной территории, объявлялись принадлежащими СССР. В этой же связи следует упомянуть и постановление Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане», в котором объявлялось, что «территорией Союза ССР являются все как открытые, так и могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего Постановления признанной Правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианом 32°4'35□ в. д. от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-губы через триангуляционный знак на мысе Кекурском, и меридианом 168°49'30□ з. д. от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомида в Беринговом проливе».

В 1979 г. Советский Союз, указав на неточность определенных ранее координат линии, проходящей посредине Берингова пролива и разделяющей острова Ратманова и Крузенштерна, изменил восточные границы своих «полярных владений»[265].

По мнению американской стороны, советско-американское Соглашение, подписанное 1 июня 1999 г.[266], равно как и другие соглашения, не определяло статус острова Врангеля и островов Де-Лонга (острова Беннетта, Генриетты и Жаннетты), что дает основания США претендовать на их территориальный титул.

Соединенные Штаты Америки. Современную арктическую область США составляют территории США к северу от

---

[263] См.: Нота Министерства иностранных дел РСФСР, направленная в Министерство иностранных дел Норвегии 4 мая 1921 г.

[264] Точнее, Декрет распространялся на пространства, расположенные между меридианами 32°04'35" в. д. и 168°49'30" з. д. (по Гринвичу).

[265] Указ Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1979 г. №8908-IX предусматривал следующее: «Внести уточнение в изображение на советских картах восточной границы полярных владений СССР в Северном Ледовитом океане, объявленных Постановлением Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г., заменив в последней фразе этого постановления цифровое значение меридиана 168°49'30" на 168°58'49,4".

[266] На момент выхода в свет настоящей книги сведения о ратификации данного соглашения Российской Федерации отсутствовали.

Полярного круга и территории к северу и западу от границы, формируемой реками Поркупайн, Юкон и Кусковим, цепь Алеутских островов, а также все смежные моря, включая Северный Ледовитый океан и море Бофорта, Берингово и Чукотское моря. Площадь полярных владений США — 0,126 млн км^2.

Статус «арктической державы» США получили от России, когда территория Аляски перешла под суверенитет США в соответствии с заключенным между Российской империей и Северо-Американскими Соединенными Штатами в Вашингтоне 18 (30) марта 1867 г. (и ратифицированным Россией 3 мая 1867 г.) Договором об уступке российских северо-американских колоний[267].

Согласно договору император Всероссийский за 7200 тыс. американских долларов (что составляло 14 320 тыс. российских рублей) соглашался уступить Северо-Американским Соединенным Штатам всю территорию, которой владела Россия на Американском материке. Восточной границей служила установленная конвенцией, заключенной между Россией и Великобританией 16 (28) февраля 1825 г., линия разграничения между российскими и британскими владениями в Северной Америке (ст. I Договора). Западная граница передаваемых территорий проходила через точку в Беринговом проливе 65°30' с. ш. в ее пересечении с меридианом, отделяющим на равном расстоянии острова Крузенштерна от острова Ратманова и проходившем по прямой линии безгранично к северу, «доколе она совсем не теряется в Ледовитом океане» (ст. IV Договора). Общая площадь передаваемых территорий составила 1 530 тыс. км^2.

Надо отметить тот факт, что сделка носила уникальный характер. «Русская Америка» представляла собой собственность, присвоенную российскими компаниями и подданными, как правило, по праву первооткрывателей (за исключением военных укреплений, казарм и административных зданий). По упомянутому договору Россией были проданы острова площадью 31 205 км^2 и часть Североамериканского материка площадью 548 902 км^2 со всеми построенными на этих землях укреплениями, казармами и прочими зданиями.

Американские притязания на Арктику не ограничивались покупкой Аляски. В намерения США входило не только присоединение к своим территориям острова Врангеля[268] и архипелага Де-Лонга, но и амбиции распространить свой суверенитет вплоть до Северного полюса.[269] С учетом того, что на момент издания книги, американская доктрина распространяет на Арктику положения обычного морского права, притязания на полюс вряд ли уместны, а вот морские границы с Канадой в море Бофорта имеют гораздо большую практическую значимость.

Дания. В отличие от Канады и России Дания не принимала специальных актов по арктическим районам, прилегающим к их территории. Однако законодательство этой страны о континентальном шельфе, экономических и рыболовных зонах распространяется и на арктические районы.

Рыболовная зона Дании простирается на 200 морских миль, а в соответствии с королевским постановлением от 7 июля 1963 г. датская юрисдикция осуществляется на континентальном шельфе до тех пор, пока исследование и эксплуатация природных ресурсов представляют интерес для государства. Дания включила в свою арктическую область Гренландию и Фарерские острова. Распространение суверенитета Дании на Гренландию было закреплено решением Постоянной палаты международного правосудия в 1933 г. Площадь полярных владений Дании составляет около 0,372 млн км^2.

Полярные границы. Как уже отмечалось, в соответствии со ст. 5 КМП-82 нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива, проходящая вдоль берега, а в случаях, предусмотренных, например, ст. 7 указанной Конвенции, прямые исходные линии должны также соединять соответствующие точки на побережье.

---

[267] Договор был заключен по инициативе государственного секретаря США У. Сьюарда (1861—1869), в честь которого Аляску американцы долгое время называли холодильником Сьюарда (Seward's Icebox). Однако, если в XVIII столетии приобретение Аляски американцы расценивали не иначе как его прихоть, то сегодня в его честь названы полуостров, разделяющий Берингов пролив, по которому, кстати, проходит граница между США и Россией, а также город на Аляске. Ежегодно, в последний понедельник марта, в память подписания договора между Россией и США американцы отмечают праздник штата, который называют День Сьюарда (Seward's Day).

[268] Известно, что еще в 1881 г. американцы устанавливали свой флаг на острове Врангеля.

[269] Некоторые авторы приводят заявление секретаря по морским делам США Демби, сделанное в 1924 г. в ходе выступления в конгрессе США.

В КМП-82 не детерминируются понятия «берег» и «побережье». Группа технических экспертов ООН определяет берег как линию соприкосновения водной среды с сушей. Поскольку в установлении морских границ, в том числе в Арктике, ключевым является правомерность определения исходной базы отсчета, определение того, что следует понимать под берегом, принимает принципиальное значение.

Однако, что понимать под сушей или берегом в полярных условиях, не совсем понятно. Побережье некоторых арктических островов и части материка представляет собой статичные и практически неподверженные значительному сезонному изменению ледники, спускающиеся в воду. К таким районам можно отнести, например, российскую часть побережий островов Земля Александра, Земля Георгия; острова Нортбрук, Артура, Рудольфа, острова Грэхам-Бэлл и других архипелагов Земли Франца-Иосифа; Комсомольский, Октябрьской революции, острова Северная Земля, Ушакова и Шмидта в Карском море; острова Новая Земля, северные районы Канады, Дании (северная часть острова Гренландия) и Норвегии (архипелаг Шпицберген). Иными словами, проблема установления полярных границ заключается в отсутствии физически определенного понятия «берег».

Гидрография указывает на то, что лед как состояние воды может быть классифицирован по следующим признакам:

а) по месту происхождения — лед континентального происхождения (ледник (глетчер) или дрейфующее ледяное поле, айсберг), морского или озерного;

б) по подвижности — прикрепленный лед (молодой прибрежный лед, береговой припай[270], торос[271], стамуха[272]) или дрейфующий (несяк[273]);

в) по возрасту — начальная форма, новый (молодой) лед, однолетний лед, ледяная корка и старый лед.

С юридической точки зрения, вероятно, наиболее важная гидрографическая характеристика льда — его подвижность. Если внешний край глетчера — линии, где две экосистемы с различными физическими признаками входят в контакт, — практически статичен, т.е. не подвержен сезонным колебаниям, то он может рассматриваться как береговая линия. Иными словами, край такого геоморфологического явления, как многолетний ледниковый припай или край прикрепленного к берегу или ледниковому припаю стамухи в случае их естественной связи с побережьем и отсутствием колебаний из-за сезонных циклов, может рассматриваться в полярных районах как береговая линия в смысле применения к такой линии положений ст. 5, 7 и 47 КМП-82.

Известно, что до заключения Парижского соглашения по Шпицбергену среди прочих проектов рассматривался вариант, разработанный в 1912 г. в Осло, в соответствии с которым в побережье острова включались и окружавшие его ледовые массивы. Законодательная практика приарктических государств также не исключала подобной идеи. Так, например, Дания в законодательном акте 1963 г. в понятие «береговая линия» включала прилегающие ледовые массивы[274]. В норвежском декрете 1970 г.[275] мы также находим ссылку на так называемые «простирающиеся ледовые пространства» в южной части архипелага Шпицберген. Канадский остров Элсмир, частично расположенный среди морских ледников, также включает в береговую полосу прибрежный ледник по принципу простирающихся границ. Справедливости ради следует заметить: то, что ученые называют «большой шельфовый ледник», который, по меньшей мере, в течение 3 тыс. лет сковывал районы, прилегающие к северным границам Канады вглубь Ледовитого океана, за последние два года подвергся разрушению[276], а ледник

[270] «Береговой припай» (англ. — fast ice) — естественно сформированная в результате замораживания воды или замораживания плывущего льда любого возраста и размера (от нескольких метров до нескольких сотен километров) полоса льда, непосредственно прикрепленная к побережью. Часть берегового припая, практически не подверженная и не колеблющаяся потоками, называется фундаментом (основанием) берегового припая (англ. — foot fast ice).

[271] «Торос» (англ. — Ice hummock) — форма ледового рельефа в виде нагромождения льдин, образующихся в результате сжатия ледяных полей морей.

[272] «Стамуха» (англ. — Grounded ice hummock) — отдельная глыба льда, торосистое ледяное образование, стоящее на мели, плотно опирающееся на грунт. Стамуха образуется из остатков берегового припая и льдин; отличается от остальных торосов большей высотой (до 10 м и более) и крутыми склонами.

[273] «Несяк» — большой торос (может выступать над уровнем моря на высоту до 5 м) или группа торосов, представляющих собой отдельную льдину, находящуюся на плаву.

[274] См.: Постановление правительства Дании от 27 мая 1963 г. №191 «Об определении границ территориального моря Гренландии».

[275] Имеется в виду королевский декрет от 25 сентября 1970 г. относительно определения границ территориальных вод частей острова Шпицберген.

[276] Район плавучего льда площадью 150 квадратных миль под названием шельфовый ледник Уорда Ханта закрывал вход во фьорд Дизраэля на острове Элсмир, в Нунавуте — на самой северной территории Канады. Лед шельфового ледника Уорда Ханта имеет толщину вплоть до 100 футов, что намного

вокруг острова Элсмир сократился в размере за последнее столетие более чем на 90%[277]. Вместе с тем в 1982 г. эрозия по существу прекратилась, по-видимому, как раз на границе фундамента ледового припая.

В российском законодательстве до 1917 г. частичное решение рассматриваемого вопроса содержалось в законе Российской империи от 29 мая 1911 г. «Об установлении морских правил (уставов), касающихся рыболовства в Приамурской Губернии», в ст. 1 которого говорилось о том, что территориальные воды следует отмерять не от побережья, а от края прикрепленного к берегу льда[278].

В ст. 5 Закона РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации»[279] указывается, что прохождение Государственной границы на море устанавливается по внешней границе территориального моря РФ, и ничего не говорится о том, от чего эта граница отсчитывается, в том числе и в районах, окруженных береговыми ледовыми массивами.

В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» исходными линиями, от которых отмеряется ширина территориального моря, являются линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально изданных в Российской Федерации морских картах либо прямая исходная линия, соединяющая наиболее удаленные в сторону моря точки островов, рифов и скал в местах, где береговая линия глубоко изрезана.

К сожалению, в КМП-82 не учтены особенности установления границ в постоянно покрытых льдами полярных областях, указано лишь на право приполярных государств принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в пределах ИЭЗ, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды может нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо его нарушить (ст. 234).

Вместе с тем в тексте КМП-82 содержатся положения, которые могут рассматриваться как косвенное подтверждение правомерности учета статичных ледовых массивов, являющихся продолжением берега, как базы отсчета внешних границ морских пространств. Например, такие естественные образования, как рифы[280], имеют почти ту же самую динамику геофизики на юге, как и ледовые массивы на севере. Для цели исчислений отношения площади воды к площади суши сухопутные районы могут включать воды, лежащие в пределах рифов, окаймляющих острова и атоллы, включая ту часть океанского плато с крутым склоном, которая замыкается или почти замыкается цепью известняковых островов и осыхающих рифов, лежащих по периметру плато (п. 7 ст. 47). В КМП-82 также указывается, что в случае островов, расположенных на атоллах, или островов с окаймляющими рифами, исходной линией для измерения ширины территориального моря служит обращенная к морю линия рифа при наибольшем отливе, как показано соответствующим знаком на морских картах, официально признанных прибрежным государством (ст. 6).

Таким образом, размещение точек, определяющих положение исходных линий на внешней кромке фундамента ледяного берегового припая, можно признать не противоречащим положениям КМП-82.

Пространства Северного Ледовитого океана и прибрежных морей должны рассматриваться как совокупность участка открытого моря, исключительных экономических зон приарктических государств и их территориальных морей. До заключения в 2010 г. упоминавшегося выше российско-норвежского соглашения можно было бы утверждать, что секторальный принцип разграничения указанных пространств явился бы наиболее «экологосберегающим», однако он уже вряд ли применим,

---

больше, чем толщина льдин плавучего морского льда, образующих покров Северного Ледовитого океана.

[277] URL: www.climate.kz/news

[278] Полное собрание законов Российской империи. 3-е изд. СПб., 1914. №33365, ч. 1.

[279] При изучении законодательных и нормативных актов Российской Федерации необходимо учитывать их дополнения и изменения после принятия первоначальной редакции.

[280] «Риф» — резкое надводное или подводное возвышение морского дна на мелководьях, образующееся при разрушении скалистого дна и берегов. Также может являться результатом постройки кораллов.

и сегодня дальнейшее делимитационное развитие Арктики довольно трудно спрогнозировать.

3.15.2. Антарктика

Антарктида — континент, расположенный главным образом к югу от Южного полярного круга. Территория Антарктического региона составляет приблизительно 14 млн км^2. Здесь сконцентрированы наиболее значительные массы льда (13,72 млн км^2) и запасы пресной воды, что неизбежно во многом влияет на формирование климата не только в южном полушарии[281].

Считается, что Антарктида — единственный континент, где отсутствует история населения этих пространств человеком[282], хотя в настоящее время это наиболее «густонаселенная» учеными ледниковая среда. Приблизительно 29 государств проводят сезонные (летние) и круглогодичные исследования на континенте и в прибрежной зоне. Количество ученых, занимающихся научными исследованиями на континенте и его близлежащих островах, составляет около 4 тыс. летом, до 1 тыс. зимой; кроме того, около 1 тыс. специалистов, включая судовые команды, находятся в водах, примыкающих к континенту. На 2004 г. наибольшее количество исследований в летний период проводили США (приблизительно 1100), Россия, Чили и Аргентина (300), Австралия (200) и Великобритания (192), а зимой — Россия, Чили и Аргентина (приблизительно 200) и США (120—130). В Антарктиде существует 42 станции, функционирующих круглый год (России и Аргентине принадлежит шесть, Австралии и Чили — четыре, США — три, Великобритании — две).

Постоянными обитателями рассматриваемого континента из представителей животного мира являются пингвины, тюлени, киты и многочисленные виды птиц[283]. Ученые различают в Антарктике семь видов антарктических пингвинов и шесть видов тюленей (котиков), для многих из которых так же, как и для птиц и рыб, одним из основных источников пищи являются небольшие ракообразные, называемые «криль» (англ. — krill).

Малочисленность «населения» вовсе не означает отсутствие территориальных притязаний на антарктические пространства. Эти притязания имеют как минимум семь стран: Аргентина, Австралия, Великобритания, Новая Зеландия, Норвегия, Франция и Чили. Зарезервировали свои права также Россия и США.

Правовой режим антарктических пространств формируют четыре основных соглашения: Договор об Антарктике 1959 г.; Протокол к Договору об Антарктике по защите окружающей среды 1991 г. (Мадридский протокол (англ. — The Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty («Madrid Protocol»); Конвенция о консервации антарктических тюленей 1972 г. (англ. — The Convention for the Conservation of Antarctic Seals (CCAS)); Конвенция о консервации антарктических морских живых ресурсов 1980 г. (англ. — The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR).

Если в период заключения Договора об Антарктике государства-участники были устремлены в основном на обеспечение безопасности и демилитаризацию, то после вступления в силу Мадридского протокола в 1998 г., по мнению некоторых ученых[284], нормы, регламентирующие правовой режим Антарктики, приобрели в основном «экологический вектор».

Договор об Антарктике[285] признается как достаточно компактный и ясный документ[286], который устанавливает правила, регулирующие использование значительного по размерам региона.

Целями договора были следующие:

---

[281] *Yves J.* Cousteau and Bertrand Charrier, «The Antarctic: A Challenge to Global Environmental Policy» in Yerhoeven et al, The Antarctic Environment and International Law (1992), cited in Hunter; Salzman, Zaelke. International Environmental Law and Policy. N. Y.: Foundation Press, 1976.

[282] *Nowlan L.* Arctic Legal Regime for Environmental Protection // IUCN Environmental Policy and Law Paper. No. 44. P. 41.

[283] *Bankes N., Fenge T.* Testimony to SCFAIT, cited in SCFAIT Report, Canada and the Circumpolar World Chapter 9. P. 7.

[284] См., например, *Heap J.* Handbook of the Antarctic Treaty System, 8th ed., 1994. URL: www.icair.iac.org.nz; *Nowlan L.* Arctic Legal Regime for Environmental Protection // IUCN Environmental Policy and Law Paper. No. 44. P. 42.

[285] Текст Договора см.: URL: www.nsf.gov

[286] *Rothwell D.* The Polar Regions and the Development of International Law. Cambridge: Cambridge University Press, 1996. P. 51.

— отказ сторон от территориальных претензий (ст. IV);

— ограничения на военное использование арктических пространств (ст. I);

— обеспечение свободы проведения научных исследований (ст. II).

Договор был подписан в Вашингтоне 1 декабря 1959 г. Аргентиной, Австралией, Бельгией, Чили, Французской Республикой, Японией, Новой Зеландией, Норвегией, Южной Африкой, СССР, Великобританией, США и вступил в силу 23 июня 1961 г.

Государства, подписавшие Договор в 1959 г., стали Консультативными сторонами Антарктического договора (англ. — Antarctic Treaty Consultative Parties (ATCP)). В декабре 2000 г. этот список пополнился 15 государствами, а еще 17 получили статус наблюдателей[287]. Консультативные стороны Договора реализуют свою политику путем принятия рекомендаций на ежегодных консультативных совещаниях (англ. — Antarctic Treaty Consultative Meetings (ATCM)).

Под Антарктикой Договор подразумевает область южнее 60° южной широты, включая все ледовые массивы, которая ни в каком случае не затрагивает права или осуществление прав любого государства согласно международным правам в отношении экстерриториальных вод в пределах этой области.

Главная идея Договора заключается в том, что Антарктида должна использоваться исключительно в мирных целях, здесь запрещены любые мероприятия военного характера, включая учреждение военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытание любых типов оружия (ст. I). Договор запрещает:

— ядерные испытания (ст. V);

— захоронение радиоактивных отходов (ст. V);

— строительство военных баз и проведение военных учений, включая испытания любых видов оружия в конвенционном районе (ст. I).

Соглашение допускает использование военного персонала для научных исследований и возможность поддерживать взаимообмен информацией по программам, наблюдениям и их результатам. Координация указанной работы осуществляется Ученым комитетом (англ. — Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR))[288], осуществляющим свою деятельность в статусе ученой совещательной группы. Военный персонал или оборудование для научного исследования могут использоваться в любых мирных целях.

Антарктида открыта для научного исследования и осуществления международного сотрудничества с учетом бережного воздействия на континент и эффективности обмена:

а) информацией относительно планов научных программ;

б) научным персоналом между экспедициями и станциями;

в) научными наблюдениями и результатами.

Для того чтобы претворить в жизнь предписания Соглашения и гарантировать соблюдение его условий, каждая страна-участница имеет право назначать наблюдателей для проведения любой инспекции. Все области Антарктики, а также все сооружения, станции и оборудование в пределах этого региона, суда и самолеты в пунктах разгрузки или погрузки грузов, должны быть всегда открытыми к осмотру любыми наблюдателями.

С целью повышение защиты экологии Антарктики, зависимых и связанных с ней экосистем, повышения гарантированности использования Антарктических пространств исключительно в мирных целях и улучшения системы принятия решений, к Договору об Антарктике в 1991 г. был принят так называемый Мадридский протокол, который вступил в силу в 1998 г. и возвел в принцип положение о том, что «защита антарктической окружающей среды, зависимых и связанных с ней экосистем должна быть фундаментальным положением планирования и проведения всех действий в Антарктике». Для дости-

[287] *Nowlan L.* Arctic Legal Regime for Environmental Protection.

[288] SCAR поддерживает во Всемирной сети сайт. URL: www.scar.org.

жения этих целей в Антарктике должны быть спланированы и разработаны меры, чтобы избежать:

1) неблагоприятного воздействия на климатические или погодные условия;

2) существенного неблагоприятного эффекта на качество воздуха или воды;

3) существенных изменений в атмосферной, территориальной (включая водную), ледниковой или морской окружающей среде;

4) вредных изменений в распределении, многообразии или производительности разновидностей или количества разновидностей фауны и флоры;

5) дальнейшей опасности подвергнутого риску многообразия разновидности или ее популяции;

6) деградации, или опасности риска, областей биологического, научного, исторического, эстетического знания или знания о дикой природе.

Любая деятельность по разработке минеральных ресурсов, отличная от научных исследований, запрещена.

К Протоколу было принято пять приложений. В первом содержится график (план), в соответствии с которым учреждался Арбитражный суд, состоящий из Генерального секретаря Постоянного суда арбитража и арбитров — до трех от каждой участвующей в Соглашении страны. Каждый арбитр должен быть хорошо осведомлен о проблемах Антарктики, в совершенстве знать международное право и пользоваться репутацией высоко морального и справедливого, компетентного и честного человека. До тех пор, пока страны-участники не примут иного решения, суд будет находиться в Гааге, где должны храниться все судебные отчеты. Арбитражный суд должен действовать по утвержденным правилам и процедурам, гарантирующим сторонам спора быстрое и справедливое рассмотрение дела.

Во втором приложении устанавливались дополнительные нормы по сохранению антарктической флоры и фауны и введено понятие «вредное вмешательство», означающее любую деятельность, которая кончается существенно неблагоприятным изменением сред обитания любой разновидности или популяции млекопитающих, птиц, растений или микроорганизмов Антарктики, в особенности:

— полет или приземление вертолетов или другой авиатехники, нарушающей места постоянного обитания птиц и тюленей;

— использование транспортных средств или судов, включая скоростные судна и небольшие лодки, нарушающее места постоянного обитания птиц и тюленей;

— использование взрывчатых веществ или огнестрельного оружия, которое нарушает места постоянного обитания птиц и тюленей;

— преднамеренное беспокойство птиц в период размножения или линьки и места постоянного обитания птиц и тюленей;

— глобальное воздействие, разрушающее ареал наземных растений региона, при погрузке самолетов, использовании транспортных средств, при передвижении или другими средствами.

Указанное приложение не применяется в случаях чрезвычайной ситуации, касающейся безопасности человеческой жизни или судов, авиатехники, или оборудования и средств обслуживания высокой стоимости, или защиты окружающей среды (ст. 2).

Третье приложение регламентирует действия, направленные на сокращение отходов, произведенных или находящихся в области Антарктики, чтобы минимизировать их воздействие на антарктическую экологию. Отходы, удаленные в Антарктике, должны быть возвращены в страну, которая произвела их, или направлены в любую другую страну, обладающую специальной техникой для переработки таких отходов.

Не могут быть удалены в конвенционном районе следующие отходы:

а) радиоактивные материалы;

б) электрические батареи;

в) жидкое и твердое топливо;

г) отходы, содержащие превышающий норму уровень тяжелых металлов, сильно действующие токсины или постоянные вредные составы;

д) поливинилхлорид (PVC), полиуретановая пена, пена пенопласта, резина и солярка, переработанная древесина и другие изделия, содержащие добавки, которые могут выделять вредную эмиссию при нагревании;

е) масляные фильтры (англ. — fuel drums).

Следующие отходы должны быть удалены из конвенционного района производителем этих отходов, если они сожжены, спрессованы под давлением или иначе обезврежены:

а) остатки туш завезенных животных;

б) лабораторные культуры микроорганизмов и патогенных растений;

в) части авиационной техники.

В приложении IV сформулированы меры по предотвращению загрязнения с судов. В соответствии с требованиями этого документа сброс отходов с судов в конвенционном районе запрещен. Суда могут освободиться от отходов только за пределами этого района, в специальных пунктах приема отходов или каким-либо другим разрешенным способом (приложение I к MARPOL).

Согласно приложению V любая область конвенционного района может быть объявлена как антарктическая охранная зона или антарктическая зона особого управления с целью защиты экологических, научных, исторических, эстетических или иных характеристик, а также для сохранения дикой природы. Планы управления должны быть направлены в Научный комитет и в Комиссию по сохранению антарктического морского животного мира и одобрены консультативными сторонами Договора об Антарктике в соответствии с п. 1 ст. IX. План может быть принят по истечении 90 дней после завершения консультативной встречи сторон Договора путем его имплементации во внутреннее законодательство приантарктических и иных заинтересованных стран. В качестве примера можно привести закон США 1978 г. «О консервации в Антарктике» (англ. — Antarctic Conservation Act. 16 U. S. C. § 2401—2412), который запрещает без специального разрешения ввоз (вывоз, продажу, пересылку, транспортировку) в (из) США представителей или фрагментов антарктической флоры и фауны. Нарушение закона влечет гражданскую и уголовную ответственность за указанные нарушения (штраф до 10 тыс. долл. и тюремное заключение сроком до одного года).

Консультативные стороны Договора об Антарктике за время своей деятельности рассмотрели и выдали более 200 рекомендаций по принятию различного рода документов и соглашений, направленных на регламентацию деятельности в Антарктике. Наиболее важные из них включают:

1. Согласованные меры для сохранения антарктической фауны и флоры (1964).

2. Соглашение для сохранения антарктических тюленей (1972).

3. Соглашение о сохранении антарктического морского животного мира (1980).

4. Соглашение о минеральных ресурсах (1988), не вступившее в силу.

Меры для сохранения антарктической фауны и флоры вводят разрешительную систему ловли и истребления диких животных. Район Антарктики объявлен «специальным районом консервации», где меры контроля и принуждения к соблюдению законности касаются не только государств — членов Договора об Антарктике, но и третьих стран. Кроме этого, в соответствии с положениями ст. VIII Согласованных мер для сохранения антарктической фауны и флоры 1964 г. устанавливаются специальные районы по охране флоры (англ. — Specially Protected Areas (SPAs).

Конвенция «О консервации антарктических тюленей»[289] вступила в силу в 1978 г. и установила ограничения по промыслу тюленей и закрытые сезоны для лова. В ст. 1 Конвенции стороны также определяли шесть видов тюленей на добычу в конвенционном районе. Кроме того, стороны брали на себя обязательства по сбору статистической промысловой информации и установлению соответствующих конвенционным нормам правил в своих национальных законах[290].

Конвенция о консервации антарктических морских живых ресурсов 1980 г. была разработана в качестве сдерживающего фактора возросшей активности по вылову криля, начавшегося с 1970 г. Конвенция нацелена на недопущение необоснованной эксплуатации живых ресурсов Антарктики, включая тюленей, морских котиков, китов, птиц, пингвинов и рыб.

По сравнению с арктическим районом нормотворческий процесс по регламентации международного сотрудничества в Антарктике более активен. Вместе с тем следует констатировать, что усилия государств в основном направлены на создание благоприятной экологической обстановки и не выходят за рамки обеспечения:

— защиты среды и сохранения животного мира;

— продвижения эколого-сберегающих технологий;

— оптимизации организации сотрудничества в том, что касается системы мер по обеспечению экологической безопасности.

3.15.3. Арктическое судоходство

Мореплавание в Арктике всегда было больше, чем транспортное судоходство. Хотя в настоящее время нельзя сказать, что арктические пространства активно используются судоходными компаниями в интересах международных грузоперевозок, географически сложилось два пути, которые в большей или меньшей степени имеют транспортное значение: «Северный морской путь»[291], более известный в англоязычной литературе как «Северо-восточный проход» (англ. — Northeast passage), и «Северо-западный проход» (англ. — Northwest passage). Каких бы то ни было норм международного права, специально посвященных регулированию мореплавания на указанных путях, нет. Там, где мореплавание осуществляется во внутренних и территориальных водах приакртических государств, регламентация судоходства основывается на нормах внутреннего законодательства России, США и Канады.

Северо-западный проход. Под Северо-западным проходом, известным в англоязычной литературе как Northwest Passage, принято понимать морской путь протяженностью примерно в 900 миль из Атлантики в Тихий океан через море Лабрадор, Гудзонов пролив и далее различными маршрутами в море Боффорта и Берингов пролив.

Кратчайший путь из Атлантического в Тихий океан активно начали искать еще в XVI столетии известные мореплаватели, оставившие свои имена на географической карте мира, например Мартин Фробишер (Martin Frobisher), Джон Дэвис (John Davis), Генри Хадсон (Henry Hudson) и Уильям Баффин (William Baffin).

В 1768 г. Самуил Хирни (Samuel Hearne) отправился в пешую экспедицию с целью достигнуть крайних пределов канадской территории в Арктике, однако проход им найден не был. Попытки разыскать проход предпринимались английскими военными мореплавателями по окончании Наполеоновских войн в 1815 г. и позднее, вплоть до 1845 г. К сожалению, ушедшие экспедиции приносили в основном неудачи и гибель многих исследователей. Лишь в 1850 г., проведя во льдах Арктики почти два года в поисках другой экспедиции, Роберт Мак Клю (Robert McClure) разыскал один из проходов. Свой успех он должен был разделить с другим капитаном — Генри Киллеттом (Henry Kellett), который позднее нашел и спас его

[289] Текст Конвенции см. URL: www.antcrc.utas.edu.au
[290] *French D.* Sustainable Development and the 1991 Madrid Protocol to the 1959 Antarctic Treaty // The Primacy of Protection in a Particularly Sensitive Environment. 1999. Vol. 23. JIWLP.
[291] Более подробно о Северном морском пути см. часть III.

экспедицию и тоже был вынужден дрейфовать во льдах Арктики в течение следующего года. Вместе с тем считается, что впервые морским путем пройти Северо-западный проход удалось только полвека спустя, когда норвежский исследователь Р. Амундсен (Roald Amundsen) совершил в течение 1903—1906 гг. плавание на корабле «Gjoa».

Известно, что по решению канадского правительства в 1940—1942 гг. был совершен поход из Ванкувера в Галифакс, который занял примерно 28 месяцев и был примечателен тем, что мореплавание осуществлялось одной экспедицией в обоих направлениях. Коммерческое использование Северо-западного прохода началось только в 1969 г., когда на Аляске были обнаружены значительные запасы нефти.

Правовой статус Северо-западного прохода (рис. 20) не определен ни одним из действующих международных соглашений, однако ввиду того, что маршрут проходит в пределах территориальных вод Канады, на него распространяется ее суверенитет. Канада считает правомерным применять к транзитным судам особый контроль, включая получение предварительного разрешения на проход, с чем длительное время не соглашаются США, полагающие, что плавание Северо-западным проходом представляет собой транзитный проход в том виде, в котором он закреплен в действующем международном праве[292].



Рис. 21. Северо-западный морской путь[293]

Представляется, что в большей степени в демонстрационных целях в 1952 и 1957 гг. суда береговой охраны США предприняли поход Северо-западным проходом без получения предварительного согласия канадского правительства, а в 1969 г. судно береговой охраны США «Манхеттен» (SS Manhattan) в сопровождении двух ледоколов «Северный ветер» (англ. — «North Wind») и «Стэйтен Айленд» (англ. — «Staten Island») вновь совершило аналогичный переход, не получая разрешения канадских властей.

В 1970 г. Канада расширила свои территориальные воды с трех до 12 миль и приняла закон о предотвращении загрязнения водной среды в Арктике (англ. — The Arctic Waters Pollution Prevention Control Act), предполагающий принятие жестких мер в отношении потенциально опасных судов, осуществляющих мореплавание в арктических водах (зона контроля устанавливается в 100 морских миль). В том же году США протестуют против принятия этого закона на том основании, что он ущемляет свободу судоходства[294].

В августе 1985 г. США направили Северо-западным проходом ледокол «Полярное море» (англ. — «Polar Sea»), после чего последовал обмен нотами и довольно значительное напряжение в отношениях между двумя государствами. В ноте от 21

[292] *Roach S.* Excessive Maritime claims. US Naval War Callege // International Law Studies. 1997, Vol. 66. P. 207.
[293] Geology.com/MapResources
[294] *Rothwell D. R.* The Canadian — U. S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment // 26 Cornell International Law Journal. 1993. P. 331—372.

мая 1985 г. правительство Канады подтвердило свою позицию о том, что воды Арктического архипелага[295] находятся под канадским суверенитетом и проход иностранных судов должен согласовываться с канадским правительством, на что американская сторона пригласила канадские власти участвовать в транзите, но категорически отвергла канадские притязания на возможность разрешать и регулировать проход[296].

В январе 1988 г. обе стороны подписали Соглашение о сотрудничестве в Арктике, в соответствии с которым стороны согласились координировать усилия по изучению Арктики и предпринимать совместные усилия по организации и обеспечению судоходства своих ледокольных судов в прибрежной арктической зоне. Притязания Канады на суверенитет в полярных пространствах США не признали, однако согласились с требованиями Канады относительно необходимости получения разрешения на прохождение через канадские воды своих ледоколов.

Хотя в навигационно-гидрографическом и поисково-спасательном отношениях Северо-западный проход можно считать вполне освоенным, коммерческого развития, связанного прежде всего с транспортировкой нефти из Аляски в восточно-американские порты, данный маршрут пока не получил.

Северный морской путь (СМП) - обобщающее понятие для системы морских маршрутов между 65-й и 74-й параллелями, частично по узким мелководным и быстро замерзающим проливам[297] вдоль российского побережья и в границах ее юрисдикции. [298]

Трудно сказать, что именно понуждало многих исследователей, не являвшихся коренными жителями Арктики, на протяжении нескольких столетий совершать опасные полярные путешествия с целью достичь рубежа, который не был достигнут их предшественниками в поисках новых земель и морей. Некоторые склонны считать, что поиск пути между Северной Европой и Тихим океаном начался потому, что до открытия Суэцкого (1869) и Панамского (1914) каналов путь между двумя полушариями был чрезвычайно долгим и изнурительным, а необходимость плавания у мыса Доброй Надежды в Южной Африке или у Мыса Горн в Южной Америке делала чрезмерно великим риск неблагополучного исхода такого путешествия. Так это или нет, но без здорового авантюризма и стремления быть первыми вряд ли были бы возможны великие достижения людей, которые на утлых по сегодняшним меркам судах без должного навигационного и иного обеспечения осваивали столь суровые для человека пространства.

Насколько можно судить сегодня, поиски Северо-восточного прохода (из северной Скандинавии через Арктический бассейн вдоль азиатского материка) начались в XVI столетии. В 1596 г. 15 голландских моряков под предводительством Якова Хиимскерка (Jacob van Heemskerck) и Уильяма Баренца (Willem Barents) попытались пройти Северо-восточным путем, но сумели достичь только берегов острова Новая Земля. К концу XVI в. усилия русских в освоении Арктики из одиночных превратились в организованные государством экспедиции с учреждением коммерческого маршрута для торговли пушниной с центром в Западной Сибири на реке Таз (ныне Ямало-Ненецкий автономный округ Тюменской области). Усилия по дальнейшему продвижению на восток, предпринимаемые с 1616 г., не были успешными, и практически до середины столетия российские торговые суда доходили лишь до дельты Лены.

Северо-восточный проход был открыт полностью, когда в 1648 г. экспедиция Семена Дежнева достигла пролива и моря, впоследствии получившего имя Беринга[299]. Позднее, после экспедиции Ивана Федорова и Михаила Гвоздева, первых из европейцев, увидевших Аляску, географические очертания этого региона стали близкими к современным.

---

[295] Имеется в виду географическое определение группы островов полярной территории Канады.
[296] *Roach, Smith.* Excessive Maritime claims. US Naval War College // International Law Studies. 1997, Vol. 66. P. 209—211.
[297] *Брилиант Л. А.* География морского судоходства. М. : Транспорт, 1983. С. 104.
[298] В некоторых источников упоминается как «Северо-восточный проход».
[299] Витус Беринг (Vitus Bering), голландец по происхождению, офицер российского ВМФ, начиная с 1720 г. по указанию Петра Великого совершил несколько экспедиций по изучению восточных морских границ России. Его имя на карте свидетельствует об успешности и значимости для всего человечества совершенных им открытий, а результаты изучения пространств северной части Тихого океана позволили сделать значительные уточнения восточной части Северного морского пути.

Однако это было только начало освоения пути с запада к Тихому океану. Практически 10 лет длилась Великая полярная экспедиция 1733—1743 гг. под руководством Беринга. Она принесла России более 60 новых навигационных карт (от порта Архангельск до мыса Большой Баранов), новые территории и географические открытия. Но и плата была великой — тысячи человек умерли от мороза, болезней и голода, погибло не одно судно, были затрачены значительные средства.

Усилия по освоению арктических путей возобновились Россией почти 30 лет спустя, когда Джозеф Биллингс (Joseph Billings) был отправлен Екатериной Великой изучать маршрут между бухтой Св. Лаврентия и Нижнеколымском в поисках прохода между бухтой Чаун (англ. — Chaun Bay) и Беринговым проливом.

Не однажды впоследствии предпринимались попытки пройти Северо-восточным путем и потому довольно сложно ответить, кому принадлежит первенство в открытии того, что мы сегодня понимаем под Северным морским путем (имеется в виду специально предпринятое плавание с целью пройти с запада на восток).

В 1875 г. шведский ученый Нильс Норденшельд на зверобойной шхуне «Превен» направился к Югорскому Шару, прошел через этот пролив, обогнул полуостров с севера, но дальше пройти не смог и остановился у небольшого острова в Енисейском заливе, где нашел удобную гавань и назвал ее Порт-Диксон (в настоящее время весь остров называется Диксон). В 1876 г. он предпринял второе плавание на пароходе «Имер». В этот раз ему удалось не только проникнуть в устье Енисея, но и подняться вверх по реке до деревни Яковлевой. Открытый в Енисейской губе остров был назван Норденшельдом островом Сибирякова в честь А. Сибирякова, предоставившего большую часть средств на снаряжение этой экспедиции.

В следующей экспедиции Норденшельд ставил целью выяснение возможности регулярного судоходства вдоль северного побережья Евразии от Скандинавии до Берингова пролива, рассчитывая попутно собрать материалы о малоизученных в ту пору берегах Сибири и омывающих их водах к востоку от Енисейского устья до Берингова пролива.

На китобойном пароходе «Вега»[300] Норденшельд 1 августа 1878 г. с интернациональной командой[301] на борту отправился в экспедицию, дошел до Диксона (устья Енисея), откуда 10 августа отправился дальше к мысу Челюскина и 24 августа достиг устья Лены, а 27 сентября — залива Колючина. Борясь со льдами, «Вега» обогнула мыс, ограничивающий с востока этот залив, и была окончательно затерта льдами у Питлекая — мели, находящейся недалеко от Берингова пролива. Пришлось зазимовать всего лишь в 222 км от главной цели. Только 18 июля следующего года судно продолжило плавание и, спустя два дня, обогнув мыс Дежнев, вошло в Берингов пролив[302]. Путь был преодолен в две навигации. Считается, что впервые за одну навигацию Северный морской путь был пройден советской экспедицией по руководством О. Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г.[303]

Россия начала готовиться к этому событию задолго до плавания «Сибирякова». Еще в начале XX в. была создана гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, которая на регулярной основе осуществляла промерно-описные работы в морях Восточно-Сибирском и Лаптевых; в 1912 г. была создана гидрометеорологическая служба на морском побережье Европейской России, организована экспедиция для обследования полуострова Канина и Чешской губы, начата систематическая съемка Белого моря.

Были также предприняты усилия по строительству ледокольного флота[304] и привлечению средств иностранных инвесторов для освоения северных территорий[305], навигационно-гидрографическому обеспечению возможных маршрутов[306] и

---

[300] Сделанный из дуба промысловый китобойный пароход «Вега» имел водоизмещение 357 т, паровую машину мощностью 60 лошадиных сил и, кроме того, парусное оснащение.

[301] Всего команда насчитывала 30 человек. Среди них, помимо Норденшельда, в состав экспедиции вошли зоолог А. Стуксберг (швед), ботаник Ф. Чельман (швед), геофизик А. Ховгард (датчанин), гидрограф Д. Бове (итальянец), доктор Э. Альмквист (швед). Русское географическое общество направило в экспедицию поручика русской гвардии лейтенанта Оскара Нордквиста, который принимал деятельное участие в зоологических и других научных наблюдениях, служил переводчиком и оказал большую помощь экспедиции в общении с чукчами во время зимовки «Веги».

[302] URL: www.nlr.ru

[303] См. Военно-морской словарь. М. : Воениздат, 1990. С. 385; Новый иллюстрированный энциклопедический словарь. Большая Российская энциклопедия. М., 2000. С. 648.

[304] В 1908—1909 гг. на Невском судостроительном и механическом заводах в Петербурге были заложены ледокольные транспорты «Таймыр» и «Вайгач», которые 21 августа 1913 г. совершили экспедицию к архипелагу Северная Земля.

[305] Была, например, учреждена англо-норвежская компания «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли», которая

их поисково-спасательному обеспечению[307].

Созданный Россией и СССР Северный морской путь представлял собой сложный научно-производственный комплекс, который обеспечивал судоходство на акваториях шести из 13 морей, омывающих побережье России, и безопасные условия доставки грузов в 12 арктических портов и порядка 80 пунктов рейдовых выгрузок.[308]

Кроме навигационно-гидрографического и технического оснащения, Россия предпринимала усилия и по правовому обеспечению судоходства на Северном морском пути за счет формирования статуса прилежащих арктических пространств: 10 декабря 1910 г. принят Закон «О расширении морской таможенной полосы», 26 мая 1911 г. — закон «Об устройстве четырех радиостанций на побережье Белого и Карского морей и обстановке побережья последнего предостерегательными знаками», 24 апреля 1914 г. Министерством торговли и промышленности вносится законопроект «Об организации срочных пароходных сообщений под русским флагом между портами европейской России и устьями рек Оби и Енисея через Карское море»; 20 сентября (3 октября) 1916 г. правительствам «союзных и дружественных стран» была вручена нота МИД России о включении открытых в 1913—1914 гг. в Северном Ледовитом океане земель и островов в состав территории Российской империи.

Организационно-правовое оформление Северного морского пути продолжалось и в годы советской власти. Декретом № 1606 и постановлением СНК СССР от 17 декабря 1932 г. № 1873 было учреждено Главное управление Северного морского пути, которому была поставлена задача проложить окончательно морской путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути. Для навигационно-гидрографического обеспечения плавания судов по трассе Северного морского пути приказом от 25 июня 1933 г. № 146 образовано Гидрографическое управление Главного управления Северного морского пути при СНК СССР с районом деятельности: Новая земля на западе до Берингова пролива на востоке.

С 1933 по 1941 г. в арктических морях было организовано более 80 гидрографических экспедиций. По результатам их работ издано 38 морских навигационных карт и необходимые руководства для плавания. К началу Великой Отечественной войны на трассе Северного морского пути действовало 265 светящих навигационных знаков, в единую сеть средств навигационного оборудования были включены радиотехнические средства (радиомаяки, устанавливаемые на полярных станциях), были изданы лоции на все моря трассы Северного морского пути, а также появились описания по средствам навигационного оборудования.

За годы военных навигаций (1941—1945) перевозки по Северному морскому пути увеличились вдвое, а завоз грузов морем в Якутию — в пять раз. С 1933 по 1945 г. было выполнено более 170 тыс. км промера. К концу 1945 г. на трассе Северного морского пути действовало уже порядка 1 тыс. различных средств навигационного оборудования[309].

В послевоенный период и до начала 60-х гг. прошлого столетия Северный морской путь формируется как многопрофильное учреждение, осуществляющее весь комплекс работ по организационному, навигационно-гидрографическому, транспортно-экспедиционному и лоцманскому обеспечению арктической навигации. К концу 1980-х гг. была создана комплексная система навигационно-гидрографического обеспечения безопасности мореплавания, отвечающая национальным и международным требованиям, а также задачам по управлению атомным ледокольным флотом.

В 1954 г. управление Северного морского пути входило в ведение Министерства морского флота СССР. В соответствии с Указом Президента РФ от 20 августа 1991 г. № 66 все арктические структурные подразделения Гидрографического

в 1912—1917 гг. предприняла несколько рейсов торговых судов через Карское море в арктические поселения России.

[306] В 1913 г. была построена первая в Арктике метеорадиостанция в Югорском шаре.

[307] В августе 1914 г. русский военный летчик Я. И. Нагурский совершил на гидроаэроплане первые полеты в район Новой Земли, положив тем самым начало русской полярной авиации.

[308] Протяженность береговой линии материка и островов, обслуживаемых Северным морским путем, включая Землю Франца-Иосифа в Баренцевом море и северную часть Берингова моря до бухты Провидения, составляет соответственно 19 106 и 21 283 км. Длина от Карских ворот до Бухты Провидения — 5600 км. Продолжительность навигации — 2—4 месяца (на отдельных участках только с помощью ледоколов).

[309] URL: www.spb-business.ru

предприятия по состоянию на 1 сентября 1991 г. были переданы в ведение Минтранса России (с 1999 г. — в Государственное унитарное гидрографическое предприятие Минтранса России). В 1994 г. Правительством РФ было принято постановление от 19 июня 1994 г. «О мерах по совершенствованию управления Северным морским путем»[310] в целях установления ряда мер, направленных на совершенствование управления и улучшение обслуживания районов Крайнего Севера. В соответствии с указанным постановлением атомные, дизельные ледоколы и суда атомного технологического обслуживания были переданы морским пароходствам. В 1990 г. были приняты «Правилам плавания по трассам Северного морского пути», [311] которые больше 20 лет определяли порядок эксплуатации СМП.

Как уже отмечалось выше СМП может быть представлен различными маршрутами как прибрежными (через арктические проливы и моря РФ), так и более высокоширотные.[312] С точки зрения положений КМП-82, СМП, в зависимости от маршрута может проходить в открытом море,[313] в водах, на которые распространяется юрисдикция РФ (исключительная экономическая и прилежащая зоны) и в пространствах, где действует российский суверенитет (территориальные и внутренние воды). Бытовавшие в российской юридической литературе претензии на «исторический» статус прилежащих арктических морей[314] или «специальный правовой режим в исторических проливах» противоречит положениям КМП-82[315].

Правила эксплуатации Северного морского пути складывается из многочисленных норм российского морского законодательства, включая ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ»[316], КТМ-99, положений федеральных целевых программ «Мировой океан», «Модернизация транспортной системы России», «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г. и некоторых других.

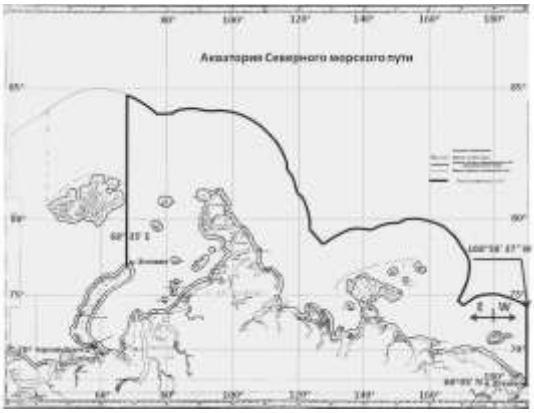


Рис. 21 Акватории Северного Морского пути[317]

Действующие «Правила плавания в акватории Северного морского пути (далее - Правила)[318] устанавливают:

- порядок организации плавания судов в акватории Северного морского пути,
- правила ледокольной проводки судов,

[310] См.: Дополнение 1-1996 к сборнику «Морское законодательство РФ». СПб. : ГУНИО МО РФ, 1997.

[311] Правила плавания по трассам Северного морского пути были утверждены Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 г. и введены в действие с 1 июля 1991 г.

[312] Акватории СМП показаны на рисунке 24.

[313] В этом случае Северный морской путь уместней называть «Северо-восточный проход», названный так еще в начале прошлого столетия, по-видимому, по направлению исторически сложившихся усилий по его освоению (с запада на восток). К тому же, приводимое ниже определение Северного морского пути, зафиксированное в современном российском законодательстве, представляется неприменимым к пространствам открытого моря.

[314] См., например: *Однопозов П. С.* Международно-правовой режим арктических пространств // Правоведение. 1973. № 4. С. 78—82; *Бойцов Ф. С., Иванов Г. Г., Маковский А. Л.* Морское право. М., 1976. С. 49—50.

[315] См., например: *Бараболя П. Д.* Военно-морской международно-правовой справочник. М. : Воениздат, 1977. С. 64; *Khamanev I. V.* Sovetskii Soiuz i pravovoi status Severnogo morskogo puti // *Movchan A. P., Spivakova T. I.* (eds) Sovetskoe gosudarstvo i mezdunarodnoe morskoe pravo. 1977. P. 64.

[316] В соответствии с законом СМП определяется как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике. Согласно ст. 14 указанного Федерального закон плавание по трассам Северного морского пути, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с федеральными законами, международными договорами РФ и правилами плавания по трассам Северного морского пути, утверждаемыми Правительством РФ и публикуемыми в «Извещениях мореплавателям».

[317] URL: http://russiancouncil.ru/sevmorput

[318] Приказ Минтранса России от 17.01.2013 № 7

- правила ледовой лоцманской проводки судов,

- правила проводки судов,

- положение о навигационно-гидрографическом и гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории СМП,

- правила осуществления связи по радио,

- требования к судам, касающиеся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов и иные положения, касающиеся организации плавания судов.

Согласно Правилам, в акватории Северного морского пути действует разрешительный порядок плавания судов. Организация плавания судов осуществляется администрацией Северного морского пути,[319] созданной в форме федерального казенного учреждения.[320]

Выдача разрешения на плавание судна в акватории СМП осуществляется Администрацией СМП на основании заявления судовладельца (его представителя) или капитан, в которому прилагаются :

1) информация о судне и рейсе;

2) копия классификационного свидетельства;

3) копия мерительного свидетельства;

4) копии документов, удостоверяющих страхование или иное финансовое обеспечение гражданской ответственности за ущерб от загрязнения либо другой причиненный судном ущерб, в случае буксировки - копия свидетельства, выданного организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, одобрившей проект буксировки; в случае разового перегона - копия свидетельства, выданного организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, одобрившей проект разового перегона;

Администрация СМП не позднее двух рабочих дней после принятия заявления к рассмотрению размещает информацию о поступившем заявлении (с указанием даты принятия заявления к рассмотрению) на официальном сайте. Заявление рассматривается Администрацией СМП в течение 10 рабочих дней с момента принятия его к рассмотрению.

Разрешение публикуются на сайте, в случае отказа заявителю направляется по электронной почте уведомление, подписанное руководителем Администрации СМП, в котором указываются причины отказа в выдаче разрешения.

При следовании судна в акваторию Северного морского пути с запада, за 72 часа до подхода к меридиану 33 градуса восточной долготы (далее - Западный рубеж), а при следовании судна в акваторию Северного морского пути с востока, за 72 часа до подхода к параллели 62 градуса северной широты и/или к меридиану 169 градусов западной долготы (далее - Восточный рубеж) или сразу после отхода из морского порта (если время плавания судна после отхода из морского порта к Западному или Восточному рубежу составляет менее 72 часов) капитан судна сообщает Администрации СМП о планируемом времени прибытия судна соответственно к Западному или Восточному рубежу, а также направляет следующую информацию:

1) название судна;

2) номер ИМО судна;

3) порт/место назначения судна;

4) максимальная действующая осадка судна в метрах;

5) тип и количество в метрических тоннах перевозимого судном груза;

6) наличие, количество в метрических тоннах и класс перевозимых судном опасных грузов (при наличии);

7) запас топлива в метрических тоннах на момент доклада;

8) запас пресной воды с учетом пополнения пресной воды от опреснительной установки судна (при наличии) на мо-

[319] Далее - Администрация СМП.
[320] Пункт 3 статьи 5.1 КТМ-99.

мент доклада (указывается количество суток, в течение которых судно может следовать без пополнения запаса пресной воды);

9) запас продовольствия и других видов судового снабжения на момент доклада (указывается количество суток, в течение которых судно может следовать без пополнения запаса продовольствия и других видов судового снабжения);

10) количество членов экипажа и пассажиров на судне;

11) сведения о неисправностях судовых механизмов и/или технических средств (при наличии).

Ледокольная проводка осуществляется ледоколами, имеющими право плавания под флагом РФ и включает обеспечение безопасности плавания судна в акватории СМП, ледовую разведку ледоколом, прокладку ледоколом каналов во льду, формирование группы судов и расстановку судов для следования за ледоколом/ледоколами, плавание судна в проложенном во льду канале за ледоколом на буксире, без буксира в одиночном плавании или в составе группы судов.

Место и время начала и окончания ледокольной проводки судна согласовываются судовладельцем с организацией, оказывающей услуги по ледокольной проводке в акватории Северного морского пути (далее - организация, оказывающая услуги по ледокольной проводке).

Ледовым караваном руководит капитан ледокола, осуществляющего ледокольную проводку судов. Капитан судна при следовании в ледовом караване под проводкой ледокола обязан обеспечить:

занятие судном места в ледовом караване, установленного капитаном ледокола;

соблюдение судном места в ледовом караване, скорости движения судна и дистанции до судна, находящегося впереди него, установленных капитаном ледокола;

выполнение указаний капитана ледокола, связанных с ледокольной проводкой;

немедленную передачу на ледокол информации о невозможности сохранять установленные для судна место в ледовом караване, скорость и/или дистанцию до другого судна в ледовом караване;

проверку уровня воды в льяльных колодцах каждый час и после сильных ударов судна о лед;

немедленную передачу на ледокол информации о полученных судном повреждениях.

Ледовая лоцманская проводка судов осуществляется с целью обеспечения безопасности плавания судов и предотвращения происшествий с судами, а также защиты морской среды в акватории Северного морского пути.

Ледовый лоцман должен иметь удостоверение о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП, стаж работы не менее трех лет в должности капитана судна или старшего помощника капитана на морских судах вместимостью 3000 и более из которых не менее шести месяцев при плавании судна в ледовых условиях и являющееся работником организации, оказывающей услуги по ледовой лоцманской проводке судов в акватории Северного морского пути (далее - ледовый лоцман), дает рекомендации капитану судна при плавании судна в ледовых условиях в акватории Северного морского пути.

Судно, следующее к месту встречи с ледоколом/ледоколами, должно осуществлять плавание во льдах в соответствии со своей категорией ледовых усилений. В случае если судно подходит ко льдам, в которых оно не может следовать самостоятельно, капитан судна должен проинформировать организацию, оказывающую услуги по ледокольной проводке, и капитана ледокола, ожидающего указанное судно в точке встречи, и далее действовать в соответствии с рекомендациями капитана ледокола.

Правила регулируют судоходство по Северному морскому пути в целях обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, что, в принципе, не противоречит положениям ст. 211 КМП-82 только в том, что касается предотвращения загрязнения с судов.

В арктических проливах как государство, граничащее с проливом, используемым для международного судоходства Россия вправе устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. Такие морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам (п. 3 ст. 41 КМП-82). При этом проход такими коридорами танкеров, судов с ЯЭУ и

судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, может быть ограничен (п. 2 ст. 22 КМП-82).

Установление упомянутых выше коридоров должно соответствовать Общим положениям по схемам движения судов, принятым Ассамблеей IMO (резолюция A. 572 (14), Правилам 1 (d) и 10 COLREG, а также Предписаниям V/8 SOLAS, дополненным (исправленным) в 1995 г.[321] Последними установлено, что все принятые системы схем движения судов и являются обязанностью Правительства РФ, которым при этом действия, предпринимаемые в соответствии с этими системами, должны быть согласованы с международным правом, включая соответствующие положения КМП-82. Кроме того, Предписания V/8 устанавливают, что системы схем движения судов могут быть рекомендованы для использования или определены как обязательные для всех судов или только определенных, например перевозящих определенные грузы.

В КМП-82 не содержится положений, касающихся установления морских коридоров и схем разделения движения в ИЭЗ или в открытом море. Однако, принимая во внимание общепризнанную компетенцию IMO и в соответствии с параграфом 3.8 резолюции IMO A. 572 (14), правительство, предлагающее новую систему схем движения или дополнения к такой системе, часть которой лежит за пределами его территориального моря, должно проконсультироваться с IMO в целях возможного утверждения и дополнения IMO для международного использования. Принимая во внимание приведенное положение, следует констатировать, что Россия вправе устанавливать схемы разделения движения судов и за пределами территориального моря, однако с соблюдением установленных IMO правил и процедур[322].

Иностранные суда при осуществлении транзитного прохода должны соблюдать общепризнанные международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждения столкновения на море (п. 2 ст. 39 КМП-82).

Целый ряд международных соглашений[323] дает право России в своих арктических портах проверять содержание сертификатов, подтверждающих соответствие условиям обеспечения безопасности, инспектировать судно, если сертификаты не в порядке, или если есть основания полагать, что оборудование судна не соответствует данным сертификата. Что касается принуждения судов на маршрутах Северного морского пути к обязательному использованию служб проводки, а также к использованию VTS, то в соответствии с общими принципами использования систем судоходных путей они могут быть обязательными только в районах, находящихся в пределах территориального моря РФ (правило V/8-2). Общие принципы системы судоходных путей и районов и требования к ним содержатся в резолюции ИМО A. 648 (16), а руководящие правила для установления службы проводки судов — в резолюции A. 857 (20) (англ. — Guidelines for Vessel Traffic Services), введенной в действие 27 ноября 1997 г. взамен аналогичной резолюции A. 578 (14) от 20 ноября 1985 г., которая затем была дополнена циркуляционным письмом MSC/Circ. 578 «Руководство по найму, квалификации и подготовке операторов VTS». В связи с этим резолюция A. 857 (20) состоит из двух приложений, первое из которых посвящено организационным и функциональным аспектам VTS, а второе — найму, квалификации и подготовке операторов VTS.

В соответствии с положениями п. 2 ст. 98 (2) КМП-82 Россия по маршрутам Северного морского пути должна способствовать организации, деятельности и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, сотрудничать в этих целях с соседними государствами посредством взаимных региональных договоренностей. Положения SOLAS обязывают Правительство РФ обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи его берегов. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание таких морских спаса-

[321] Вступило в силу с 1 июля 1999 г. и практически без изменений перенесено в новую редакцию главы 5 Конвенции SOLAS в качестве правила 12.

[322] Принимая во внимание рекомендации параграфа 3.8 о том, что предложения о мерах схем движения за пределами территориального моря должны быть утверждены IMO, следует также учитывать, что и любая зона безопасности, установленная в Арктике в соответствии с п. 5 ст. 60 КМП-82, которая превышает 500 м, должна быть передана IMO для утверждения.

[323] В рамках IMO принят ряд документов, содержащих весьма важные положения относительно юрисдикции государства порта. К таким документам, принятым в рамках ИМО, относятся Конвенции LL66, SOLAS 74, SOLAS Protocol 78, STCW78.

тельных средств, которые рассматриваются как практически возможные и необходимые исходя из интенсивности движения судов и навигационных опасностей, а также, насколько практически возможно, должны предоставлять достаточные средства обнаружения и спасания таких людей.

Аварийно-спасательное обеспечение Северного морского пути вряд ли можно признать соответствующим требованиям международных норм. Из действующих элементов системы, необходимой для обеспечения безопасности мореплавания, действует пункт системы «КОСПАС-САРСАТ» в порту Архангельск, аварийно-спасательные и ремонтные партии на водолазных судах в портах Диксон и Певек.

Специальные правила по поиску и спасанию, установленные Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г. (SAR), обязывают Россию учреждать специальные службы для таких целей (правило 2.1.1). Для этого устанавливаются районы поиска и спасания, в которых прибрежное государство несет ответственность за поиск и спасание. Как уже отмечалось, после вступления SAR в силу Мировой океан был поделен на 13 регионов, ни один из которых не включает пространства Арктического региона РФ. Что касается соответствия судового оборудования требованиям GMDSS, то арктический, точнее полярный, регион отнесен к Морскому району А4.

В п. 1 ст. 221 КМП-82 закреплено право государств (а значит, и Российской Федерации, в том числе и на трассах Северного морского пути) принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые приведут к серьезным и вредным последствиям. Это положение наряду с нормами, закрепленными в Международной конвенции 1969 г. (и Протоколе 1973 г.), допускает принятие государственными органами РФ мер по снижению отрицательного воздействия на приарктические районы в связи с авариями и инцидентами, загрязнением окружающей среды нефтью и другими веществами, которые могут вызвать серьезные и вредные последствия.

Кроме того, Россия вправе отнести приарктические моря к особо чувствительным районам (таким районом объявлен, например, Большой Барьерный риф), особенно уязвимым от морской деятельности. Положения относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем морской среды в особых районах содержатся в приложениях I, II, и V к Конвенции MARPOL. Руководство для определения Особых районов, согласно MARPOL, сформулировано в резолюции А. 720 (17) по определению особых районов и особо чувствительных районов, принятой IMO в 1991 г. Руководство определяет особо чувствительные районы как районы, которые требуют особой защиты через действия IMO, так как особенности экологических, социально-экономических или научных характеристик таковы, что такие районы особо уязвимы от морской деятельности.

Положения российских правил должны согласовываться с требованиями п. 6 ст. 211 КМП-82 и Руководства для определения Особых районов, принятых в рамках MARPOL. Последнее, в частности, предусматривает включение в такие пространства закрытых и полузакрытых районов, которые могут включать части территориального моря, ИЭЗ и прилегающие акватории открытого моря, однако только в том, что касается предотвращения ущерба от вредных веществ. В ст. 211 КМП-82 не дано специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды.

Специальные обязательные меры могут быть приняты как в отношении самих трасс Северного морского пути, так и в части объявления портов и частей района закрытыми для судов. Меры относительно морских трасс в таких районах должны согласовываться с генеральным руководством IMO по морским трассам (резолюция А. 572 (14). Другие возможные меры включают установление буферных зон для защиты районов, объявленных особо чувствительными.

За годы своего существования советскими и российскими специалистами Северный морской путь был превращен в хорошо оборудованный морской маршрут со всеми видами обеспечения. Было проведено около 1500 различных экспедиций в Арктике. Гидрографами в морях Северного Ледовитого океана выполнено порядка 5300 тыс. линейных километров съемки

рельефа дна. Комплект созданных на основе этой съемки морских карт на трассы Северного морского пути составляет около 800 адмиралтейских номеров, из них 359 единиц открыты для общего мореплавания, в том числе 86 единиц — на английском и русском языках. На все Арктические моря России изданы и поддерживаются на уровне современности лоции и другие необходимые пособия. В 1996 г. впервые издано Руководство для сквозного плавания судов по Северному морскому пути на английском языке. Составлены планы подходов к основным пунктам рейдовой выгрузки и подробные карты для плавания морских судов по рекам Енисей, Хатанга, Анабар и Колыма. Вдоль трасс Северного морского пути установлено около 2,4 тыс. различных средств навигационного оборудования; была создана необходимая гидрографическая инфраструктура, обеспечивающая выполнение круглогодичной навигации в западном секторе Арктики на участке Мурманск — Дудинка[324].

С января 2017 г. судоходство[325] в высоких широтах регулируется ***Полярным кодексом***.[326] Впервые решение о разработке данного документа было принято IMO в 1996 г. В качестве промежуточного шага в 2002 г. было принято «Руководство для судов, эксплуатируемых в покрытых льдом арктических водах», которое носило рекомендательный характер. Дальнейшая работа над документом была нацелена на разработку обязательных требований к судам полярного плавания для того, чтобы дополнить существующие обязательные нормы по безопасности мореплавания, с учетом особенности эксплуатации судов в ледовых условиях и при низких температурах наружного воздуха.[327]

Полярный кодекс состоит из введения, частей I и II. Введение содержит общие положения, применимые к частям I и II. Часть I подразделяется на часть I-A, в которой содержатся обязательные положения по мерам безопасности, и часть I-B, в которой содержатся рекомендации по безопасности. Часть II подразделяется на часть II-A, в которой содержатся обязательные положения по предотвращению загрязнения, и часть II-B, в которой содержатся рекомендации по предотвращению загрязнения.

Полярный кодекс дает толкование отдельным категориям судов, применяемых в условиях ледового плавания (статья 2) и детерминирует источники опасности (статья 3) среди которых, к основным относит:

- лед, поскольку он может оказывать влияние на конструкции корпуса, характеристики остойчивости, механизмы, навигацию, производственную среду на открытом воздухе, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, а также быть причиной отказов оборудования и систем безопасности;

- обледенение верхних конструкций, способное вызывать снижение остойчивости и влиять на работоспособность оборудования;

- низкие температуры, поскольку они влияют на производственную среду и работоспособность людей, выполнение задач по техническому обслуживанию и готовности к чрезвычайным ситуациям, на свойства материалов и эффективность оборудования, продолжительность выживания и работу оборудования и систем безопасности;

- длительные периоды темного или светлого времени суток, поскольку это может воздействовать на мореплавание и на работоспособность людей;

- характеристики окружающей среды с точки зрения чувствительности к вредным веществам и другим воздействиям, а также необходимости более длительного времени для восстановления окружающей среды.

Кодекса предусматривает разделение судов на 3 категории, в соответствии с конструкцией, в зависимости от возможности их эксплуатации в условиях однолетнего льда средней толщины, тонкого однолетнего льда, отдельных льдин.[328]

---

[324] URL: www.spb-business.ru

[325] Полярный кодекс не применяется к военным кораблям и судам, использующимся для государственных некоммерческих целей.

[326] Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Полярный кодекс). International code for ship operating in polar waters (Polar code). ЦНИИМФ, 2016 г.

[327] В Кодексе признается, что при эксплуатации в полярных водах к судам, судовым системам и к эксплуатации могут предъявляться дополнительные требования, помимо тех, которые предписываются Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС) 1974 года, Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973 года, измененной Протоколом 1978 года к ней, с поправками, внесенными Протоколом 1997 года, и другими соответствующими обязательными к применению документами IMO.

[328] Суда разделены на категории A, B и C по мере их приспособленности к эксплуатации в полярных водах (A- по меньшей мере в условиях однолетнего льда средней толщины с возможными включениями старого льда; B - по меньшей мере в условиях тонкого однолетнего льда с возможными включениями старого льда.

Судно будет считаться соответствующим требованиям Кодекса, если (а) его дизайн и конструкция будут соответствовать всем правилам, установленным для целей Кодекса, либо (б) судно, его части были проинспектированы и признаны соответствующими требованию Правила 4 СОЛАС.[329]

Обязательным условием эксплуатации в высоких широтах является соблюдение требования по получению Судового Полярного Сертификата (Polar Ship Certificate). Форма сертификата устанавливается в Приложении 1 к Кодексу, и будет издаваться на английском, французском, либо испанском[330] языке.[331] Сертификат судовладелец может получить после прохождения первичного или очередного сюрвея, проводимого классификационным обществом судна, одновременно с проверкой безопасности судна, в соответствии с СОЛАС.[332]

На судне постоянно должно находиться «Руководство по эксплуатации в арктических водах», содержащее, среди прочего, информацию о характеристиках судна и ограничениях по его эксплуатации.[333] Эксплуатационные требования по защите окружающей среды (Часть II-А) состоят в полном запрете сброса нефти и нефтесодержащих вод (топлива и масляных соединений),[334] вредных жидких соединений[335] и в установлении операционных ограничений на сброс сточных вод и мусора, который должен производиться судном строго в соответствии с требованиями МАРПОЛ и Полярного кодекса.[336]

Положения Кодекса значительно расширяют функции классификационных обществ при работе с судовладельцами, осуществляющими эксплуатацию судов ледового класса. Требования Кодекса в отношении безопасности мореплавания применяются к новым судам, построенным на 1 января 2017 г. и после. Суда, построенные ранее этого срока, должны соответствовать данным требованиям не позднее даты первого очередного или промежуточного освидетельствования после 1 января 2018 г.

ГЛАВА 4. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ОБЪЕКТОВ

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание международных актов, определяющих правовой статус морских объектов;

— **уметь** анализировать правоприменительную практику по эксплуатации судов и использованию искусственных сооружений на море;

— **владеть** умением анализировать международные нормы и обычаи по предмету рассматриваемых вопросов.

На протяжении тысячелетий человечество покоряло морскую стихию, используя самые различные приспособления и сооружения для выхода в море. Сегодня вряд ли возможно более или менее точно описать первое из созданных средств передвижения по водной среде. За самой примитивной и вместе с тем гениальной догадкой — челноком — последовали другие открытия и изобретения, история которых насчитывает уже более 6 тыс. лет.

Если попытаться даже весьма бегло перечислить названия изобретенных человечеством средств передвижения по воде, получится довольно внушительный список: плот, тростниковая лодка, пирога, египетские папирусные барки, древнегреческие триеры, древнеримские пентеры, военные суда викингов, полинезейские катамараны, струги русичей и новгородские ладьи, беломорские кочи и поморские карбасы, кипрские керкуры, английские когги и каравеллы, испанские галеоны, голландские флейты и пинки.

---

[329] СОЛАС и Кодекс нельзя рассматривать отдельно, данные нормативные правовые акты будут применяться одновременно, и не могут иметь разночтения.
[330] При выдаче сертификата на русском языке, его перевод на английский язык обязателен.
[331] Статья 1.3.5 части I-А Кодекса.
[332] Статья 1.3.6 части I-А Кодекса.
[333] Статья 2.3.1 части I-А Кодекса.
[334] Статья 1.1.1 части II-А Кодекса.
[335] Статья 2.1.1 части II-А Кодекса.
[336] Статьи 4.2; 5.2 части II-А Кодекса.

Изобретение паровой машины не прижилось в судостроении мгновенно[337]. Сначала конструкторы старались совершенствовать парусные суда, однако, после плавания в 1787 г. по реке Делавэр судна «Персевиранс», сконструированного американцем Фитчем, эра парусного флота практически завершилась, хотя до полной победы паровых машин было еще далеко. Потребовалось придумать гребной винт, вытеснить дерево из конструкции корпуса и перейти от железа к стали, от ковки к прокату, от примитивного корпусного набора к водонепроницаемым переборкам.

Современное судостроение ушло далеко вперед по сравнению с образцами начала прошлого столетия. Описание судов только по типам могло бы занять не одну страницу профессионального текста: балкеры, танкеры, рудовозы, суда типа «ро-ро», газовозы, паромы, круизные пассажирские суда, плавучие рефрижераторы, контейнеровозы, лихтеры, ледоколы, суда с ЯЭУ и пр. Возросли мощность и размеры[338], усовершенствовались техническая оснащенность и средства жизнеобеспечения. Военное судостроение создало образцы, в которых воплотились высшие достижения научно-технической мысли не только одной отрасли, но и всего того, что человечество способно создать практически во всем спектре диапазона своих знаний.

Морское право явно не успевает за регламентацией правоотношений в области эксплуатации объектов искусственного происхождения, которое сегодня человечество перемещает и погружает в морскую среду, устанавливает на морском дне или в толще воды.

Открывая популярную или специальную литературу по морской проблематике, неизбежно сталкиваешься с многочисленными терминами, применяемыми к обозначению упомянутых выше искусственных сооружений. Если взять лишь одно из этого перечня понятие — «судно», то мы найдем достаточно большое количество всевозможных терминов, его обозначающих: морское, воздушное, речное, на воздушной подушке, государственное, коммерческое, госпитальное, маломерное, парусное, научно-исследовательское, гидрографическое, авианесущее. И это не полный перечень существующих обозначений.

4.1. Международно-правовое содержание понятия «морское судно»

Нет необходимости лишний раз подчеркивать значение терминологии в международном праве, ибо иногда сам факт применения или конвенционного закрепления некоторого термина имеет серьезные правовые последствия, так как может относить то или иное техническое сооружение к объектам, имеющим различный правовой статус. По мнению некоторых ученых, терминология, применяемая в международных актах, не может быть отнесена только к области юридической техники[339].

Юридическое толкование того или иного понятия предполагает установление из всех возможных слов и словосочетаний наиболее точного не только с точки зрения физических и иных свойств предмета термина, но и его наиболее точного словесного обозначения. Если признать вышеприведенное суждение справедливым, то уместно обратиться к анализу употребляемых в правовых источниках словесных сочетаний, используемых для обозначения объектов искусственного происхождения, которые принято объединять понятием «морское судно».

До недавнего времени большинство международных многосторонних конвенций для обозначения указанного явления использовали практически одни и те же термины («судно» и «корабль») и однообразием их толкования не отличаются. В КМП-82 этот перечень дополняется терминами «подводные лодки и другие подводные транспортные средства» (ст. 20), которые по существу ни одна из известных конвенций не детерминирует.

---

[337] Известно, что Наполеон, как правило поощрявший все новинки в области судостроения, не увидел будущего за паровой машиной, которую в качестве двигателя на примитивном пароходе продемонстрировал ему маркиз Жоффруа д'Аббан.

[338] Например, только в танкерном флоте за столетие (с 1886 по 1976 г.) дедвейт судов увеличился с 3 тыс. до 550 тыс. т.

[339] См., например: *Мовчан А. П.* Кодификация и прогрессивное развитие международного права. М. : Юридическая литература, 1972. С. 61; *Лазарева М. И.* Международно-правовая терминология и влияние на нее Октябрьской революции // Советский ежегодник международного права. М. : Наука, 1968. С. 132—158; *Перетерский И. С.* Вопросы воздушного права. М. ; Л. : Госиздат, 1990. С. 152). Другой автор указывает, что «правовое значение термина договора состоит в том, что он становится тем первичным элементом текста, в котором отражается борьба сторон за наполнение его жизненным содержанием» (см. *Евтинов В. И.* Проблемы многоязычия в праве международных договоров // Советский ежегодник международного права. М. : Наука, 1977. С. 125.

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. определяет судно как морское транспортное средство любого типа, не закрепленное постоянно на морском дне, включая катера с динамическими принципами поддержания, подводные аппараты и любые другие плавучие средства. В ст. 2 указанной Конвенции исключаются из рассматриваемого понятия:

а) военные корабли;

б) суда, принадлежащие государству или эксплуатируемому им, когда они используются в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей;

в) суда, выведенные из эксплуатации или поставленные на прикол.

В MARPOL понятием «судно» охватывается «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, включая суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные и плавучие платформы». Это же определение в точности повторяет и Договор об Антарктике 1959 г. (п. «g» ст. 1 приложения IV к Протоколу об охране окружающей среды к Договору об Антарктике).

Иначе этот термин трактуется в МППСС-72, где говорится: «Слово “судно” означает все виды плавучих средств, включая водоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения на воде» (правило 3). Иными словами, Конвенция исключает из рассматриваемого понятия «подводные транспортные средства», на которые ссылается КМП-82.

В Конвенции по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов, 1924 г. сказано: «“Судно” означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов» (ст. 1).

Статья 1 Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1981 г. применяется к любому морскому судну, находящемуся в государственном или частном владении и занятому перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях или используемому для любых других коммерческих целей.

Применительно к INMARSAT «судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, которое включает, в частности, суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства и непостоянно закрепленные платформы (ст. 1).

Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г. исходит из функциональной предназначенности исследуемого нами объекта, понимая под последним «любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза» (ст. 1).

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. исходит из совсем иного критерия и дает понятие «судна» исходя из района его использования. Так, в ст. II названной Конвенции сказано: «“Морское судно” означает судно, иное, чем те, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости либо в районах действия портовых правил». Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г. также исходит из среды применения судна, относя к последнему «только морское судно, за исключением судна на воздушной подушке» (п. 3 ст. 1).

В Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. для объяснения рассматриваемого понятия вводится еще один термин — «водный транспорт», который сам по себе нуждается в объяснении. В частности, ст. 3 названной Конвенции гласит: «“Суда и самолеты” означают водный и воздушный транспорт любого вида. Сюда относятся суда на воздушной подушке и плавающие суда независимо от того, являются ли они самоходными или нет».

Некоторые конвенции, избегая более или менее ясных формулировок, применяют метод исключения, т.е., не давая определения «судна», исключают из оборота применение тех из них, на которые положения конвенции или договора не распространяются. Так, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., не применяется к военному кораблю; судну, принадлежащему государству или эксплуатируемому им, когда оно ис-

пользуется в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей; а также к судну, выведенному из эксплуатации или поставленному на прикол (ст. 2).

Упоминавшаяся выше Конвенция о минимальных нормах на торговых судах 1981 г. не должна применяться: к судам, для которых парус является основным движителем, независимо от того, оборудованы они или нет вспомогательными двигателями; к судам, занятым в рыболовстве, китобойным промыслом или аналогичными операциями; к малотоннажным судам и таким судам, как нефтяные установки и буровые платформы, когда они не используются в судоходстве, причем определение того, какие суда охватываются данным пунктом, должно даваться в каждой стране компетентным органом власти после консультации с наиболее представительными организациями судовладельцев и моряков.

Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г., включая в понятие «судно» любое плавучее средство, исключает из оборота «установки или устройства, используемые для исследования и эксплуатации ресурсов дна морей, океанов и его недр»[340].

Абсолютное большинство международно-правовых норм, проанализированных в рамках настоящей работы, не имеют ссылок на отнесение к понятию «судно» устройств или искусственных сооружений, исходя из технических особенностей или способов передвижения. Однако и здесь есть исключения. Так, советско-шведское соглашение о морском судоходстве относило к понятию «судно» и суда на воздушной подушке, включенные в реестр на территории одной из сторон соглашения в соответствии с ее законодательством.

В какой-то мере уникальными являлось советско-американское Соглашение по некоторым вопросам морского судоходства 1975 г., которое относило к «судам» не только зарегистрированные, но и незарегистрированные суда (по-видимому, основой для определения послужил параграф 2101 американского Морского свода, который также допускает использование незарегистрированных судов). С принятием Соглашения по морскому транспорту от 20 июня 2001 г. это положение было заменено на вполне традиционное: «судно» означает любое судно, зарегистрированное на территории государства-стороны и плавающее под его флагом в соответствии с его законодательством и используемое для:

а) коммерческого морского судоходства; и (или)

б) учебных целей торгового флота (п. 1 ст. 1 Соглашения 2001 г.).

Пожалуй, наиболее полную классификацию интересующих нас морских объектов, правда военного предназначения, дают так называемые двусторонние соглашения по предотвращению инцидентов на море. В частности, российско-американское Соглашение 1972 г.[341] дает следующую характеристику морских объектов, являющихся предметом его регулирования:

«Корабль» означает:

а) боевой корабль, принадлежащий Вооруженным Силам РФ или Вооруженным Силам США, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли его национальности, находящийся под командованием офицера, состоящего на государственной службе соответствующей стороны, фамилия которого включена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военной дисциплине;

б) вспомогательное судно, принадлежащее Вооруженным Силам РФ или Вооруженным Силам США и имеющее право нести военно-морской флаг вспомогательных судов в тех случаях, когда такой флаг предусмотрен соответствующей стороной.

Невоенное морское судно означает все суда, не включенные в вышеприведенные пункты.

Из норм известных соглашений по предотвращению инцидентов, заключенных Россией с 14 странами, несколько

[340] Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания / ГУНиО МО СССР. Л., 1988. С. 394.

[341] Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним (заключено в г. Москве 25 мая 1972 г.) (с изм. и доп. от 1979 и 1986 гг.) включает неотъемлемой частью Протокол от 22 мая 1973 г. Соглашение вступило в силу в день его подписания.

отличаются положения ст. 1 российско-японского Договора от 13 октября 1993 г., где каждая из сторон по-своему описала объекты, подпадающие под объект регулирования.

Практически во всех двусторонних соглашениях о сотрудничестве в области торгового судоходства рассматриваемый термин не включает военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, суда для гидрографических, океанографических и научных исследований, рыболовные суда, спортивные суда и прогулочные яхты. Однако и здесь перечень исключаемых объектов не является универсальным. Например, в Соглашении России с Албанией 1996 г.[342] в списке исключений упоминаются лишь военные корабли, научно-исследовательские и спортивные суда и прогулочные яхты, а в ст. 1 Соглашения с Грузией 1996 г. используется формулировка «военные корабли и другие суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, а также спортивные суда и прогулочные яхты». В Соглашении России с Индией о торговом судоходстве из списка объектов регулирования исключены «военные корабли, рыболовные и спортивные суда, а также прогулочные яхты», а в российско-вьетнамском Соглашении исключению подвергнуты только военные корабли[343]. В российско-кубинском соглашении 1992 г. исключены из указанных объектов «суда с ядерными энергетическими установками»[344].

Анализ норм зарубежного и российского внутреннего законодательства, проведенный в рамках настоящего параграфа, дает основания утверждать, что в указанных документах термин «судно» хотя и употребляется сравнительно часто, но практически не раскрывается, а если и дается определение, то исходя, как правило, из целей конкретного нормативного акта.

Например, в английском Акте о судоходстве 1894 г. говорится, что «корабль обнимает суда всех описаний, приводимые в движение не веслами». Согласно § 22 Польского морского кодекса морским судном является всякое сооружение, предназначенное либо используемое для плавания на море и в соединенных с ним водах, посещаемых морскими судами. Греческий закон от 24 апреля 1934 г. № 6114 считает «судном» всякое плавсредство любого водоизмещения и назначения[345]. Таможенный кодекс Италии 1940 г. под термином «судно» подразумевает суда любого типа, шлюпки, землечерпалки и любые другие плавсредства, предназначенные для передвижения по воде и для перевозки пассажиров и грузов[346].

Анализ зарубежных норм показывает, что большинство прибрежных государств в актах, регламентирующих правила плавания или пребывания иностранных судов в своих водах и портах, наиболее часто используют термин «невоенное судно» (см., например, законодательство Норвегии, Дании, Китая, США, Австралии и некоторых других стран). В нормах, регулирующих судоходство как транспортную операцию, более употребим термин «торговое судно» (например, указ правительства Италии от 16 сентября 1939 г. № 1489; закон Финляндии от 18 апреля 1981 г. № 185/63, постановление правительства Швеции от 17 июня 1982 г.) и крайне редко — «частное судно» (например, ст. 27 декрета президента Перу от 25 июня 1946 г. № 19).

Большей детализацией в иностранном законодательстве отличаются определения, сделанные в отношении рыболовных судов, упоминание о которых мы находим в законодательстве Колумбии (декрет от 4 сентября 1978 г. № 1681 «О научном лове рыбы»), Эквадора (закон о рыболовстве и морской охоте от 30 августа 1961 г.), Гамбии (закон о рыболовстве 1977 г.), Австралии (закон об управлении рыболовством 1991 г.), Новой Зеландии (закон 1977 г. «О территориальном море и экономической зоне»), Бельгии (закон «Об установлении рыболовной зоны» 1978 г.) — всего более 70 прибрежных государств[347].

Правовые нормы некоторых государств не только упоминают термин «рыболовное судно», но и дают достаточно подробное объяснение этому понятию. Так, Бразилия понимает под «рыболовными судами» суда, которые «надлежащим образом зарегистрированы… и имеют соответствующее разрешение на промысел» (ст. 2 декрета-закона № 68459 «О рыболовных зонах» 1971 г.); законодательство Республики Суринам под рыболовным судном подразумевает судно, используемое в

[342] Соглашение между Правительством РФ и Правительством Республики Албании о морском транспорте заключено в г. Тиране 19 сентября 1996 г. и вступило в силу 24 октября 1998 г.
[343] См.: постановление Правительства РФ от 21 мая 1993 г. №479.
[344] См.: постановление Правительства РФ от 11 ноября 1992 г. №861.
[345] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 2 / ГУНиО МО СССР. Л., 1992. С. 94.
[346] Там же. С. 126.
[347] The Law of the Sea: National Legislation on the Exclusive Economic Zone, the Economic Zone and the Exclusive Fishery Zone / United Nations. N. Y., 2001.

коммерческом отношении или предназначенное для использования в коммерческом отношении для морского рыбного промысла.

Некоторые страны идут на еще большую детализацию исходя из специфики конкретной рыбопромысловой деятельности. Так, законодательство Уругвая устанавливает не только понятие «рыболовное судно» (любое судно, которое по характеристикам, оборудованию или назначению может быть использовано для рыболовства и зарегистрировано как таковое, которое имеет холодильные камеры или не имеет их и на которых выловленная рыба может сохраняться в целом виде, обезглавленной или выпотрошенной), но и добавляет к нему «плавучий рыбозавод», понимая под ним «любое судно, зарегистрированное или не зарегистрированное в качестве рыболовного судна, которое имеет дополнительное оборудование для обработки продуктов рыбного лова путем других способов переработки или сохранения по сравнению с теми, которыми располагают рыболовные суда» (ст. 5 декрета № 540/971 от 6 августа 1971 г.).

Что касается России, то в п. 15 ст. 1 Федерального закона от 20 декабря 2004 г. № 166-0ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» использовался термин «рыбопромысловые суда», к которым относились суда, используемые для осуществления рыболовства, в том числе суда для приемки, переработки, перегрузки, транспортировки, хранения уловов водных биоресурсов и продуктов их переработки, а также для снабжения топливом, водой, продовольствием, тарой и другими материалами. Парадоксально, но по смыслу данного определения к «рыбопромысловому судну» следовало отнести танкер или водолей, подошедшие к борту рыболовного сейнера только с целью пополнения его запасов. Не менее парадоксальным является и то, что указанный пункт ст. 1 с определением «рыболовного судна» в новой редакции Федерального закона попросту исключили вместо внесения в него изменений.

Перечень других определений, связанных с понятием «судно» в другой функциональной предназначенности, весьма ограничен. В основном речь идет о судах особого рода или обладающих специальными характеристиками. Среди них выделяются следующие.

1. **Атомные суда.** Законодательство Франции к таковым относит «всякое судно, оборудованное энергетической установкой, в которой в качестве источника энергии используется или предполагается использование ядерного реактора, независимо от того, предназначен ли он для движения судна или для любой другой цели»[348]. По смыслу ст. 2 перуанских правил входа и пребывания атомных судов в водах страны, принятых декретом от 16 ноября 1977 г. № 027—77-EM/SG, под «атомным судном» следует понимать любое судно с атомным двигателем или имеющее оборудование или другие механизмы, использующие эту энергию, или перевозящее ядерные радиоактивные вещества[349]. В ст. 3 турецкой инструкции о проходе иностранных военных кораблей через турецкие территориальные воды под атомными кораблями понимаются те, которые работают на ядерной энергии или имеют в своем устройстве ядерные вещества, а в соответствии с положениями вьетнамских правил к «ядерным судам» относятся оснащенные ядерными двигателями, перевозящие ядерные вещества или несущие аппаратуру, в которой используются ядерные вещества (ст. 16 постановления вьетнамского правительства от 29 января 1980 г. № 30 «О порядке плавания иностранных судов в прибрежных водах социалистической республики Вьетнам»). Примерно такие же положения содержатся в йеменском законе № 45 от 1977 г., где в ст. 8 говорится об «иностранных судах, использующих атомную энергию или несущих ядерные материалы или другие радиоактивные вещества»[350].

2. **Спасательное судно.** Термин употребляется в достаточно широком диапазоне: от обычного судна до «буксира», хотя и без точного определения. Так, например, под «спасательным» греческий закон от 24 апреля 1934 г. 6114 понимает всякое плавсредство, снабженное соответствующим оборудованием для оказания помощи на море[351].

3. **Научно-исследовательское судно.** Законодательство Франции детерминирует «исследовательские» как суда, за-

[348] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1. 1992. С. 410.
[349] Law of the Sea: Bulletin No I. 1983. Sept. P. 41—60.
[350] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 3. Кн. 2. 1989. С. 226.
[351] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 2. 1992. С. 94.

нятые любой научно-исследовательской деятельностью (закон от 16 июля 1976 г. (с поправками 1986 г. № 86-826) «О морских научных исследованиях»)[352]. Законодательство Швеции подчеркивает, что научно-исследовательским является то судно, которое используется только для некоммерческих целей[353], а перуанские правила от 23 сентября 1976 г. и чилийский верховный декрет от 22 августа 1975 г. употребляют термин «научное судно» применительно к любым иностранным судам, ведущим научные или технические исследования[354].

4. **Суда, плавающие под флагом ООН, ее специализированных учреждений и IAEA.** Этот «вид» упомянут в ст. 93 КМП-82, по смыслу которой в такие суда может быть «превращено» любое судно, в отношении которого ООН или иная из упомянутых выше организаций примет решение о поднятии своего флага и принятии на официальную службу организации.

Отношение российского законодательства к рассматриваемому понятию строится исходя из статуса собственника и функциональной предназначенности судна. По КТМ РФ, морские суда попадают в сферу применения кодекса во время их плавания как по морским, так и по внутренним водным путям; суда внутреннего, а также смешанного (река — море) плавания — во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозки грузов, пассажиров и багажа с заходом в иностранный морской порт, спасательной операции и при столкновении с морским судном. В КТМ РФ используется несколько терминов: «морские суда», «суда внутреннего плавания», «суда смешанного (река — море) плавания», «военные корабли», «военно-вспомогательные суда» и другие «суда, находящиеся в собственности государства».

Анализ энциклопедических источников, толковых словарей и текстов международно-правовых документов показывает, что в абсолютном большинстве случаев для обозначения понятия «морское судно» используются, по сути, три термина: «военный корабль», «судно» и «подводное транспортное средство».

Кроме терминологической неопределенности, как универсальные, так и двусторонние и национальные правовые нормы имеют один существенный пробел, связанный с отнесением к понятию «морское судно» подводного транспортного средства (подводной лодки), так как последнее вообще не нашло своего раскрытия ни в международных, ни национальных нормативных источниках.

Обширной практики использования подводных лодок в коммерческих или научных (невоенных) целях пока не существует, однако употребление в КМП-82 термина «подводные транспортные средства» не случайно и связано, в первую очередь, с тем, что в последнее время все большее развитие получает проектирование и строительство подводных танкеров и других транспортных средств для перевозки грузов в подводном положении, различных видов подводных научно-исследовательских аппаратов (обитаемых и необитаемых), используемых для
изучения морской среды, туристических подводных лодок и др. Так, в России одна из военных подводных лодок была переоборудована для выполнения научных исследований, в носовом отсеке были установлены приборы для определения температуры и солености воды, фотокамеры, кинокамеры, монитор подводного телевизора, рыбопоисковые эхолоты, которые в экспедиции 1965 г. использовались для опытов по подводному лову рыбы с помощью сетевой ловушки. В США в 1965 г. впервые атомная подводная лодка «Halibut» (SSN 587) прошла переоборудование для выполнения поисковых, спасательных и аварийных работ на больших глубинах. В настоящее время рядом фирм разработаны проекты подводных танкеров для транспортировки нефти и сжиженного газа.

Исследование всех указанных выше источников, предпринятое в рамках настоящего параграфа, позволяет сформулировать следующее определение морского судна, использование которого нами будет подразумеваться для всех прочих рассуждений в рамках настоящей работы.

Под «морским судном» следует понимать искусственное сооружение, приспособленное для передвижения в водной

---

[352] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1. С. 106.
[353] Там же. С. 242.
[354] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 4. Кн. 3. 1993. С. 192, 228.

среде в водоизмещающем состоянии, с использованием силы ветра или энергии, вырабатываемой судовой энергетической установкой.

Вне зависимости от внутригосударственной классификации по правовым признакам должны различаться как минимум две категории морских судов: военные корабли и невоенные (гражданские) суда. В каждой из названных категорий, в зависимости от назначения и права собственности, можно выделить следующие категории:

1) среди военных кораблей: боевые корабли, вспомогательные суда (суда обеспечения), гидрографические (океанографические) суда и др.;

2) среди невоенных (гражданских) судов:

а) по праву собственности — частновладельческие и государственные суда;

б) по назначению — эксплуатируемые в некоммерческих целях ледоколы, катера таможенной санитарной службы, ледоколы, буксиры, научно-исследовательские суда и др.; эксплуатируемые в коммерческих целях (торговые суда).

Правовой статус каждой категории судов должен рассматриваться исходя из:

— правового режима водных пространств, в которых находится судно (открытое море, территориальные воды, акватории проливов или каналов, внутренние воды);

— назначения судна;

— статуса судовладельца (т.е. является ли рассматриваемое судно частным, государственным или принадлежит общественной организации);

— периода оценки статуса (мирное или военное время).

4.2. Международно-правовой статус морских судов

В ст. 92 КМП-82 применительно к открытому морю раскрывается содержание статуса через взаимосвязь судна с флагом конкретного государства. В КМП-82 не исключается возможность использования судов и под флагом международных организаций (ООН или ее специализированных учреждений и IAEA), однако статус таких судов, на наш взгляд, Конвенцией не детерминирован).

«Судно должно плавать под флагом только одного государства и, кроме исключительных случаев, прямо предусматриваемых в международных договорах или в настоящей Конвенции, подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации. Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуясь ими смотря по удобству, не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности» (п. 1, 2 ст. 92 КМП-82). Что же касается объема полномочий и обязанностей государства, определяемых понятием «статус», то они зафиксированы в ст. 94—111 КМП-82.

Прежде чем попытаться раскрыть содержание настоящего параграфа, следует оговориться, что как отечественная, так и зарубежная доктрина не однозначны в применяемой терминологии, и наряду с понятием «статус» часто для обозначения аналогичного понятия использует термин «правовой режим». Так, например, термин «правовой режим» используют В. Д. Бордунов с соавторами[355], аналогичная терминология применяется Н. С. Александровой[356], И. Е. Тархановым и В. Н. Миха-

[355] См.: *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М. : Наука, 1988.

[356] См.: Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях // Морское право и международное сотрудничество: сб. науч. тр. / под ред. А. Л. Колодкина М. : Ежегодник морского права, 1992—1995.

левым[357]. По мнению С. В. Молодцова, термин «правовой статус» в международном праве используется наряду с «правовым режимом», и если последний представляет собой систему юридических норм и правил, регулирующих поведение субъектов права на данной территории, то «статус» определяет положение данной территории относительно суверенитета какого-либо государства[358]. Такие ученые, как А. И. Микульшин[359], С. В. Черниченко[360], М. Геновски[361], Л. Н. Галенская[362], Д. Хэйслип и А. Голдсмит[363], а также В. Ф. Сидорченко[364] используют термин «статус» в смысле совокупности (объема) прав и обязанностей конкретного субъекта правоотношений.

Исследования в данной сфере проводились многими авторами, например: Н. С. Александровой (упомянута выше), А. И. Зябкиным[365], Л. А. Иванащенко[366], М. И. Лазаревым[367], А. Л. Колодкиным[368], Г. М. Мелковым[369], В. Ф. Мешерой[370], Р. Ф. Сорокиным и М. И. Ованесовым[371], А. С. Скаридовым[372], И. Е. Тархановым и В. Н. Михалевым[373] и рядом других авторов.

На основании данных исследований и исходя из собственных умозаключений, применительно к данному параграфу **статус морского судна** определяется автором как совокупность прав и обязанностей, вменяемых государству или судовладельцу в силу международно-правовых обязательств по организации использования судов в морских пространствах с учетом их правового режима.

В основе правового статуса морского судна лежит не его функциональная предназначенность, тип и правовой режим пространств нахождения.

Исходя из вышесказанного, здесь и далее применительно к морским судам будут употребляться следующие термины:

1) «военный корабль» — в соответствии с определением, сделанным в ст. 29 КМП-82 (к этой категории отнесены и подводные лодки в надводном положении, соответствующие признакам, изложенным в вышеназванной статье);

2) «государственное судно» — судно, эксплуатируемое в некоммерческих целях (в соответствии с содержанием ст. 31, 32, 110, 111 и других КМП-82);

3) «коммерческое судно» — как vice versa смыслу определений, сделанных в отношении судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях.

Итак, как уже отмечалось, одна из основных составляющих статуса морского судна — его реальная связь с государством флага регистрации. Стремление некоторых судовладельцев максимально упростить и в какой-то мере удешевить связь судна с государством флага привело к появлению в начале 1940-х гг. в практике международного судоходства термина «удобные флаги», означавшего лишь формально существующую, но фактически минимальную связь судна с государством регистрации. Под термином «удобные флаги» принято понимать национальные флаги тех государств, в которых судовладельцы регистрируют свои суда для того, чтобы избежать финансовых обязательств и изменить условия эксплуатации судов по сравнению с принятыми в их собственных странах[374].

---

[357] См.: Международное морское право / ВМА. Л., 1978.
[358] См.: Международное морское право. М. : Международные отношения, 1987. С. 47.
[359] См.: О понятии и видах режимов иностранцев // Советский ежегодник международного права. М., 1974. С. 181.
[360] См.: Личность и международное право. М., 1974. С. 83.
[361] См.: Основы на международное право. София, 1969. С. 144.
[362] См.: *Галенская Л. Н., Дубасов Д. В.* Адмиралтейская юрисдикция судов Великобритании // Вестник Ленинградского университета. 1989. Вып. 1. С. 77.
[363] См.: *Haislip D. T., Goldsmith A.* Meeting the Maritime Requirements of the US Waters. Nahgation (USA), 1974. Vol. 21. №2. P. 159—164.
[364] См.: Правовой статус спасательных судов и грузов на море // Вопросы правового регулирования мореплавания и промысла. 1974. Вып. 4. С. 23—42.
[365] См.: Правовое положение морских научно-исследовательских судов // Международно-правовые основы научных исследований Мирового океана военными кораблями / ВМА. Л., 1986.
[366] См.: Свобода открытого моря и проблемы военного мореплавания // Актуальные проблемы современного международного морского права. М., 1972.
[367] См.: Правовое положение морских научно-исследовательских судов // Современное международное морское право. М., 1978.
[368] См.: К разработке проекта Конвенции о режиме морских судов в иностранных портах / Инф. СбЦНИИМФ. Вып. 135. Л., 1970.
[369] См.: О правовом режиме прохода судов с «особыми характеристиками» в территориальных водах и в международных проливах // Международно-правовые проблемы Мирового океана на современном этапе. М. : Транспорт, 1976.
[370] См.: Иммунитет государственных морских судов СССР. М., 1950.
[371] См.: О правовом положении вспомогательных судов ВМФ // Морской сборник. 1976. №11. С. 77—79.
[372] См.: Международно-правовые проблемы морской безопасности / ВМА. СПб., 1997.
[373] См.: Международное морское право / ВМА. Л., 1978.
[374] См., например: *Doganis R. S., Metaxas B. N.* The impact of flags of Convenience // Research Report. No 3. Transport Studies Group. Polytechnic of Central. L., 1976. 60 p.

Такие страны, как Либерия, Панама и Гондурас, стали предоставлять за определенную плату свой флаг любому иностранному торговому судну, по сути ограничиваясь лишь его регистрацией. В дальнейшем свой флаг начали предлагать иностранным торговым судам многие развивающиеся страны и территории: Сингапур, Ливан, Кипр, Вануату, Багамские Острова и др. В 1980-х гг. к числу указанных стран стали относить регистры островов Мэн, Гибралтар, Кергелен (антарктическая территория Франции). Справедливости ради надо отметить, что перечисленные страны все же имеют разные правила внесения судов в национальные регистры. К странам открытой регистрации ЮНКТАД обычно относит пять стран и территорий: Либерию, Панаму, Кипр, Багамские острова и Бермудские острова. В статистических таблицах регистра Ллойда, помимо указанных, еще называются Гондурас, Коста-Рика, Ливан, Сомали, Сингапур, а Международная федерация транспортных рабочих относит к таковым более 20 стран и территорий.

Можно найти достаточное количество обстоятельств, привлекающих судовладельцев регистрировать свои суда в регистрах указанных стран. Назовем лишь два наиболее существенных обстоятельства: свобода от подоходных налогов и бесконтрольное использование наличных денег, а также возможность найма низкооплачиваемого экипажа и сокращения его численности[375].

В последние годы термин «удобные флаги» только в смысле предоставления своих регистров для упрощенной регистрации судов весьма узко отражает попытки как развивающихся, так и экономически развитых стран «укрыться» от затрат на должную регистрацию своих судов. Более емким следует признать понятие «открытая регистрация судов», содержание которого было раскрыто на проходившей с 1984 по 1986 г. Конференции ООН по условиям регистрации судов, в документах которой мы находим, что «государство открытой регистрации» означает любое государство, не требующее, чтобы его граждане непосредственно (или за счет долевого участия в капитале какого-либо акционерного общества) являлись владельцами или фрахтователями судна без экипажа или каким-либо другим образом несли ответственность за эксплуатацию судна, зарегистрированного в этом государстве[376]. Из изложенного следует, что можно выделить как минимум две основные черты практики открытой регистрации судов — полное отсутствие на них права собственности, а также какого-либо контроля и ответственности за эксплуатацию судов со стороны государства регистрации.

Согласно принятой в 1986 г. Конвенции ООН об условиях регистрации судов основными критериями реальной связи являются: национальное участие в собственности на судно; национальное участие в укомплектовании экипажем; наличие судовладельческой компании (или ее представителя) на территории государства регистрации и национальное участие в управлении такими компаниями, наличие регистра и морской администрации для контроля за состоянием судов[377].

По смыслу КМП-82 предоставление регистрации не как процедуры, необходимой для осуществления своего суверенитета и последующего контроля над судами, а как услуги, которая может быть продана иностранным собственникам судов, желающим избежать финансовых или других последствий регистрации судов под своим собственным флагом, противоречит нормам современного международного морского права.

Правила, применяемые ко всем судам. Суда всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, а также суда, состоящие на официальной службе и плавающие под флагом ООН, ее специализированных учреждений и IAEA (ст. 93 КМП-82), имеют право:

— на осуществление судоходства в открытом море (подп. «а» п. 1 ст. 87, ст. 90);

— на осуществление рыбного промысла (в подп. «е» п. 1 ст. 87 КМП-82 устанавливается свобода рыболовства, а ст. 116 озаглавлена «Право промысла рыбы в открытом море» и допускает, что все государства имеют право на то, чтобы их граждане занимались рыболовством в открытом море при условии соблюдения: их договорных обязательств; прав и обязан-

---

[375] *Osieke E.* Flags of Convenience vessels: Recent developments // American Journal of International Law. 1979. Vol. 7S. No 4. P. 611.
[376] Doc. UNCTAD. TD/RS/Conf. /10/Add. l. P. 5.
[377] Подробнее см.: *Egiyan G. S.* The principle of genuine link and the 1986 UN Convention on the Registration of Ships // Marine Policy Management. 1983. July. P. 314—321.

ностей, а также интересов прибрежных государств, предусмотренных, в частности, в п. 2 ст. 63, ст. 64—67; положениях раздела 2 ч. VII КМП-82);

— прокладывание (по дну открытого моря за пределами континентального шельфа) подводных кабелей и трубопроводов (ст. 112).

Судно соответствует требованиям КМП-82 в том случае, если:

1) его название занесено в регистр государства, под флагом которого оно плавает (кроме судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров);

2) государство флага осуществляет над ним, его капитаном, офицерами и экипажем юрисдикцию в отношении административных, технических и социальных вопросов;

3) соответствует установленным нормам для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

а) конструкции, оборудования и годности к плаванию;

б) комплектования, условий труда и обучения экипажей;

в) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения;

4) перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени инспектируется квалифицированным судовым инспектором и имеет на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания и поддержания связи по радио;

5) находится под командой капитана и офицеров соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствует типу, размерам, механизмам и оборудованию судна; капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды.

Суда в открытом море запрещено использовать для:

— перевозки рабов (ст. 99);

— совершения любого из действий, отнесенных к пиратству (ст. 101);

— незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами (ст. 108);

— осуществления несанкционированного вещания, означающего передачу в нарушение международных правил звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением, однако, передачи сигналов бедствия.

В открытом море судно не может быть подвергнуто аресту или задержанию в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей (кроме властей государства флага) в случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента с судном в открытом море, влекущего уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне (ст. 97).

Морские суда (включая военные корабли и государственные суда, занятые на некоммерческой службе) всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, могут осуществлять мореплавание через территориальное море иностранного государства на правах мирного или транзитного прохода.

Проход через территориальное море иностранного государства детерминирован в ст. 18 КМП-82 и предполагает непрерывное и быстрое пересечение территориального моря без захода во внутренние воды, исключает постановку на рейд или у портового сооружения за пределами внутренних вод (за исключением случаев, связанных с обычным плаванием или необходимостью вследствие непреодолимой силы или бедствия, или с целью оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие) или проход во внутренние воды.

Понятие «мирный проход» приводится в ст. 19 КМП-82. С учетом того, что оно подробно рассматривалось в главе 3

настоящей книги, обратим внимание лишь на те положения, которые предоставляют право прибрежному государству ограничивать права государства флага судна, совершающего мирный проход, а именно: прибрежное государство может принимать в соответствии с нормами международного права законы и правила, относящиеся к мирному проходу через территориальное море в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

а) безопасность судоходства и регулирование движения судов;

б) защита навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок;

в) защита кабелей и трубопроводов;

г) сохранение живых ресурсов моря;

д) предотвращение нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) сохранение окружающей среды прибрежного государства и предотвращение, сокращение и сохранение под контролем ее загрязнения;

ж) морские научные исследования и гидрографические съемки;

з) предотвращение нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил прибрежного государства. В интересах безопасности судоходства прибрежное государство может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода через его территориальное море, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов.

Такие законы и правила должны быть опубликованы, однако не могут относиться к проектированию, конструкции, комплектованию экипажа или оборудованию иностранных судов, если только они не вводят в действие общепринятые международные нормы и стандарты.

Прибрежное государство может принимать в своем территориальном море меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным, а также без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своего территориального моря осуществление права мирного прохода иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности, включая проведение учений с использованием оружия. Такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования (п. 1, 3 ст. 25 КМП-82).

В отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, прибрежное государство в случае необходимости и с учетом безопасности судоходства вправе потребовать пользоваться морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов (ст. 22).

Вместе с тем, устанавливая морские коридоры и предписывая схемы разделения движения, прибрежное государство должно ясно указывать морские коридоры и схемы разделения движения на опубликованных морских картах и принимать во внимание:

а) рекомендации компетентных международных организаций (к таким организациям следует, прежде всего, отнести IMO; которая, однако, не может считаться единственной международной организацией, компетентной принимать международные стандарты по всему комплексу вопросов, связанных с применением морского права, даже при условии того, что в тексте КМП-82 термин «компетентная международная организация» применен в единственном числе; например, в сфере рыболовства и охраны морской среды компетенцией формировать международные стандарты наделены FAO и UNEP;

б) пути, которые обычно используются для международного судоходства;

в) особые характеристики конкретных судов и путей;

г) интенсивность движения судов.

Иностранные суда не могут облагаться никакими сборами лишь за их проход через иностранное территориальное

море. Иностранное судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату за конкретные услуги, оказанные этому судну. Эти сборы взимаются без дискриминации (ст. 26).

Хотя современное международное морское право и не содержит строго запретительных норм относительно мирного прохода судов с особыми характеристиками, иностранных судов с ядерными двигателями, а также судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества, они при осуществлении права мирного прохода через территориальное море должны иметь на борту документы и соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными соглашениями (ст. 23).

В проливах, используемых для международного судоходства между одной частью открытого моря или ИЭЗ и другой частью открытого моря или ИЭЗ, суда пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий (ст. 38 КМП-82). При реализации указанного права суда должны:

а) без промедления следовать через пролив;

б) воздерживаться от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН;

в) воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;

г) соблюдать применимые в соответствии с положениями ст. 41 КМП-82 морские коридоры и схемы разделения движения, также и иные соответствующие положения ч. III КМП-82 (ст. 39).

Все суда при осуществлении своего права транзитного прохода должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая МППСС-72, и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов. Кроме того, во время транзитного прохода через проливы иностранные суда, в том числе морские научно-исследовательские и гидрографические, не могут проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами (ст. 40).

С разрешения администрации порта (для военных кораблей и государственных судов, занятых на некоммерческой службе, — компетентных государственных органов) суда могут пересечь территориальное море иностранного государства с целью захода во внутренние воды, прохода в порт, постановки к портовому сооружению или на рейде, при условии получения разрешения на свои действия и соблюдения национального законодательства иностранного государства, в водах которого они находятся.

Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях. С учетом приведенных выше положений статус торговых и государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях, дополняют полномочия иностранного прибрежного государства, которыми последнее наделено в пространствах своей юрисдикции, в частности в том, что касается уголовной и гражданско-правовой юрисдикции на борту, а также в отношении экологических правонарушений.

Уголовная юрисдикция может осуществляться на борту судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту судна во время его прохода, если:

а) последствия преступления распространяются на прибрежное государство;

б) преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в стране или добрый порядок в территориальном море;

в) капитан судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага обратится к

местным властям с просьбой об оказании помощи;

г) такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими или психотропными веществами.

Если судно, следуя из иностранного порта, ограничивается проходом через территориальное море, не заходя во внутренние воды, а характер совершенных им нарушений не связан с вопросами защиты и сохранения морской среды (в объеме норм ч. XII КМП-82) или соблюдением законов и правил, принятых в отношении ИЭЗ (предусмотренных в ч. V КМП-82), прибрежное государство не может принимать на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, никаких мер для ареста какого-либо лица или производства расследования по поводу преступления, совершенного до входа судна в территориальное море.

В отношении судов, направляющихся во внутренние воды или использующих портовые сооружения за пределами внутренних вод, прибрежное государство имеет право принимать необходимые меры для предупреждения любого нарушения условий, на которых эти суда допускаются во внутренние воды и используют портовые сооружения (п. 2 ст. 25 КМП-82).

Что касается **гражданско-правовой юрисдикции** в отношении иностранных судов, то она сводится по сути к двум положениям:

1) недопустимость (со стороны прибрежного государства) действий по остановке (изменению курса) проходящего через территориальное море иностранного судна с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на борту судна;

2) право прибрежного государства на применение в отношении судна, совершающего мирный проход (находящегося на стоянке в территориальном море или после выхода из внутренних вод) мер взыскания или ареста по любому гражданскому делу только по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлеченной на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства.

В силу положений ст. 33 КМП-82 в зоне, прилежащей к территориальному морю (прилежащей зоной), прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый:

а) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;

б) наказания за нарушение вышеупомянутых законов и правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря.

По-видимому, уголовно-правовая или гражданско-правовая юрисдикция прибрежного государства будет распространяться на суда-нарушители в зависимости от характера совершенного правонарушения.

Что касается юрисдикции государства флага судна по делам об экологических правонарушениях, то впервые в КМП-82 (ч. XII) регламентируются права прибрежного государства по задержанию и наказанию иностранных судов, виновных в причинении ущерба морской среде (кроме государственных судов на некоммерческой службе и военных кораблей), в числе которых права:

— на расследование;

— арест;

— возбуждение гражданского судопроизводства;

— наложение денежных штрафов и т.п.

Приведенные выше положения вытекают из требований ст. 27 КМП-82 и действуют с несколькими оговорками. Во-первых, изложенные положения не затрагивают права прибрежного государства принимать любые меры, разрешаемые его законами, для ареста или расследования на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод. Во-вторых, в случае обращения капитана судна власти прибрежного государства должны уведомить о

событии преступления дипломатического или консульского представителя государства флага. В-третьих, решая вопрос о том, следует ли вообще и каким образом произвести арест, местные власти должны учитывать интересы судоходства.

Кроме уголовно-правовой и гражданско-правовой юрисдикции на суда, как правило находящиеся в зоне контроля портовой администрации, распространяются и меры **административно-правового** характера, например такие, как задержание судна в порту в том случае, если оно не соответствует нормам и стандартам в области обеспечения безопасности мореплавания.

Административная юрисдикция, как правило, проявляется при осуществлении портового контроля, в основе которого не только внутригосударственный закон, но и нормы международного права. В этой связи можно, в частности, упомянуть Международную конвенцию о грузовой марке 1966 г., Конвенцию о МППСС-72 и Конвенцию SOLAS. Последняя, например, содержит универсальные требования к стандартам в области радиотелеграфной и радиотелефонной связи, безопасности мореплавания (передача информации о морских опасностях, метеорологических сводок, учет ледовой обстановки, подчинение установленным маршрутам и схемам разделения движения судов, использование сигналов бедствия, оснащение судовым навигационным и лоцманским оборудованием и т.д.). Если по результатам проведения проверки судно признано не соответствующим указанным требованиям, то государство порта вправе потребовать устранения выявленного дефекта, а если последний представляет очевидный риск для безопасности, здоровья людей и окружающей среды — задержать судно в порту.

В связи с изложенным следует констатировать, что юрисдикции государства флага некоммерческого судна подчинены все отношения гражданского и уголовного характера, возникающие в связи с деятельностью самого судна и лиц на его борту, а также и те права, которые связаны с осуществлением административной юрисдикции.

Таким образом, можно констатировать, что в тех пространствах, где прибрежное государство осуществляет в силу международного права свою юрисдикцию, на судно и членов его экипажа, в случаях, указанных выше, оно может распространить компетенцию своих государственных органов как уголовно-правового, так и гражданского и административно-правового характера.

Правила, применяемые к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях. Применительно к государственным судам, используемым на некоммерческой службе, и по отношению к военным кораблям государство флага обладает абсолютным приоритетом в регулировании действий указанных объектов и несет ответственность за все последствия их деятельности.

В КМП-82 не детерминируется понятие «государственное судно, эксплуатируемое в некоммерческих целях», поэтому в интересах настоящей книги данная категория судов может быть определена следующим образом: под государственными судами, занятыми на некоммерческой службе, следует понимать морские суда, состоящие на службе правительства данного государства (его органов или учреждений, но действующих от его (государства) имени), несущие флаг (и иные отличительные знаки, предусмотренные национальным законодательством), находящиеся под командованием лица, уполномоченного и наделенного правительством данного государства на осуществление конкретных государственных функций.

В то же время положения ч. VII КМП-82 позволяют из общего перечня выделить следующие суда:

— занятые на государственной службе;

— должным образом уполномоченные на совершение «актов вмешательства» в открытом море.

Суда обеих указанных категорий наделяются иммунитетом, а суда второй категории — специальной компетенцией, сопоставимой с той, которой наделены в открытом море военные корабли.

Иммунитет морских судов. Правовое содержание иммунитета заключается в том, что в силу норм международного права судно освобождается от принудительных действий по отношению к нему как к собственности иностранного суверенного государства. Иными словами, государственное судно на некоммерческой службе не может быть предметом имущественного спора, возбужденного в иностранном суде, и подвергаться вытекающим из этого спора мерам судебного принуж-

дения — задержанию, аресту, конфискации.

В случае причинения этими судами ущерба прибрежному государству ответственность за их деятельность несет государство флага, что находит свое закрепление в международных конвенциях, соглашениях и внутреннем законодательстве государств.

Кроме того, государственные суда, используемые на некоммерческой службе, как правило, исключаются из сферы действия не только публично-правовых, но и некоторых частноправовых, например, природоохранительных конвенций, а также соглашений о торговом мореплавании.

Иммунитет морского судна как собирательное понятие, характеризующее его статус, в качестве обычной нормы права складывался с конца XVIII в. Формированию договорных норм относительно иммунитета морских судов положили начало положения принятой на Дипломатической конференции по морскому праву в Брюсселе 10 апреля 1926 г. Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных морских судов, впоследствии развитые в нормах Женевских конвенций 1958 г. о территориальном море и прилежащей зоне (см. ст. 22) и об открытом море (см. ст. 9) и нашедшие закрепление в КМП-82 (см. ст. 32, 96, 236).

Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных морских судов, 1926 г. (и Протокол к ней 1934 г.) связывала предоставление иммунитета государственным некоммерческим судам, ограничивая возможные действия в отношении таких судов со стороны иностранного государства, не ставя в зависимость правовой режим района мореплавания. В ст. 3 данной Конвенции говорится, что суда, принадлежащие какому-либо государству или эксплуатируемые таковым и используемые в момент возникновения основания для иска исключительно на правительственной и некоммерческой службе, не могут быть объектом конфискации, ареста или задержания в рамках любой правовой процедуры, а также не могут быть объектом никакого судебного разбирательства in rem (лат. — в отношении вещи).

В указанных Женевских конвенциях 1958 г. и в КМП-82 одновременно с признанием иммунитета в открытом море допускается применение прибрежным государством мер контроля и защиты своих интересов в территориальном море. В частности, хотя ст. 30 КМП-82 озаглавлена «Несоблюдение военными кораблями законов и правил прибрежного государства», она применима и к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях, не только по смыслу упомянутой статьи, но и в силу размещения последней в подразделе С Конвенции, распространяющем свои положения не только на военные корабли, но и на упомянутые выше суда.

В силу положений ст. 96 КМП-82 «суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага». Это право выступает как одно из проявлений принципа исключительной юрисдикции государства флага судна, составляющего основу правового режима открытого моря. Вместе с тем следует констатировать, что КМП-82 не детерминирует отличие «полного иммунитета» от иного.

Государственные суда (или летательные аппараты), имеющие четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и если они уполномочены для этих целей, вправе:

— осуществлять захват за пиратство (ст. 107);

— выполнять функции по пресечению незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, а также по пресечению несанкционированного вещания из открытого моря, осуществляемые в нарушение международных конвенций (ст. 108, 109 КМП-82);

— подвергать в открытом море суда, не обладающие иммунитетом, осмотру, если есть разумные основания подозревать, что это судно занимается пиратством, работорговлей, несанкционированным вещанием, не имеет национальности или, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и государственное судно (ст. 110 КМП-82);

— преследовать по горячим следам иностранное судно, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства и находилось во внутренних водах, в архипелажных водах, в территориальном море или в прилежащей зоне преследующего государства или экономической зоне, на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок на континентальном шельфе, законов и правил прибрежного государства, применимых в соответствии с КМП-82 в отношении указанных пространств, включая зоны безопасности (ст. 111 КМП-82).

Экстратерриториальность морских судов. Может ли национальный закон действовать вне пределов издавшего его государства, и если да, то в каких случаях и в силу каких правовых оснований и, самое главное, как практически он может быть исполнен? Такие вопросы еще вчера носили в большей степени теоретический характер, а сегодня непосредственно связаны с практикой межгосударственных отношений в условиях, когда, с одной стороны, многие страны уповают на эффективность норм международного права, а некоторые доказывают, что между нормой права и результатом ее воздействия должны стоять вооруженные силы и военно-морской флот в частности.

Советская правовая доктрина вплоть до недавнего времени исходила из того, что многим национальным законам присуща экстерриториальность в силу их особого качества. Подобные представления сложились с первых лет существования Советского государства, когда его правительство, среди прочего, национализировало морской транспорт и выступило с требованием к другим государствам признания экстерриториального действия своих декретов, что, впрочем, хотя и не получило международного признания, однако имело «чуть ли не безоговорочную поддержку в советской доктрине международного частного права, став аксиомой и для учебников по теории права»[378].

Однако если советские законы могли обладать свойством экстерриториальности, то как можно в принципе отрицать возможность наличия такого же свойства у законов других государств? Видимо, несуразность такого подхода послужила основой отхода от вышеприведенной концепции, наметившегося в конце 1970-х гг. Недаром в дипломатическом словаре, изданном под редакцией А. Громыко, мы находим, что «с точки зрения современного международного права термин «экстерриториальность» устарел, не является точным и не нашел отражение в его принципах и нормах»[379].

Действительно, нормы международного права не оперируют этим понятием и не раскрывают его содержание в договорных источниках. Вместе с тем многие страны не только не отказались от доктрины распространения своей юрисдикции на территории иностранных государств, но, напротив, достаточно активно развивают мысль о том, что исторический прогресс ведет к увеличению объема отношений, выходящих за пределы государственной территории, что в свою очередь требует расширения экстратерриториального действия национального закона.

При рассмотрении юридического содержания указанного понятия применительно к статусу морских судов прежде всего следует обратить внимание на его терминологическую неоднозначность. Так, отечественная доктрина использует термин «экстерриториальность», в то время как пусть немногие, но принятые за рубежом законы используют понятие «экстратерриториальность».

Советские и позднее российские энциклопедические источники используют понятие «экстерриториальность», сопоставляя его правовое содержание с лингвистической (латинской) природой слова. Так, например, А. А. Громыко раскрывает понятие «экстерриториальность» как происшедшее от лат. «ex» — из, от; «territorialis» — относящийся к данной территории, т.е. исключительное подчинение законам собственной страны и полный иммунитет от юрисдикции иностранного государства[380]. Энциклопедический юридический словарь 1998 г. под этим термином понимал «юридический статус физических и юридических лиц, учреждений или объектов, изъятых из-под действия местного законодательства и подпадающих частично

[378] Nordquist M. What Color Helmet? Newport, RI, 1997. P. 14.
[379] Дипломатический словарь / под ред. А. А. Громыко. М.: Наука, 1986. Т. 3. С. 602.
[380] См.: Дипломатический словарь / под ред. А. А. Громыко.

или в полном объеме под действие законодательства государства, национальность которого таковые имеют»[381]. Примерно так же определяет данный термин и Таможенный энциклопедический словарь, где под «экстерриториальностью» понимается исключительное подчинение законам собственной страны и полный иммунитет от юрисдикции любого другого государства. А вот уже более позднее издание Энциклопедии экономики предприятия использует слово «extraterritoriality», под которым понимается «применение законов одной страны на территории другой»[382].

Что касается российской научной доктрины, то в настоящее время термин «экстерриториальность» весьма редко употребляется лишь некоторыми юристами-международниками и сопровождается, как правило, целым рядом оговорок[383].

В западной литературе обычно применяется термин «экстратерриториальность» (англ. — extraterritorial), под которым принято понимать распространение юрисдикции государства за пределы государственной территории или порядок, при котором исключаются из национальных норм те, которые не распространяются на иностранных граждан[384], или возможность распространения юрисдикции государства на иностранную державу, имеющую собственное правительство.

Соглашаясь с латинским происхождением этого слова, все же обратим внимание на то, что энциклопедические источники толкуют латинское «ex» в смысле выхода, извлечения чего-то наружу (например, «экспатриация» — выселение, «эксгумация» — извлечение трупа с места захоронения, «экстрадиция» — выдача преступников и т.д.), а «extra» как часть сложных слов, означающая «сверх, вне, дополнительно»[385].

При всей дискуссионности применения рассматриваемого термина все же обратим внимание на то, что государство флага не может своей волей исключить распространение юрисдикции иностранного государства на судно и его экипаж, находящийся в иностранном порту (т.е. практически во власти иностранного государства). Вместе с тем издать законы и распространить их действие на своих граждан (подданных), равно иное имущество, включая суда, оказавшиеся на иностранной территории, а также осуществлять судебную и иную защиту таковых, представляется вполне правомерным.

Проблема применения закона на иностранной территории исторически возникла и развивалась как проблема правоприменения властных функций государства и имеет довольно отдаленные истоки. Первое упоминание о существовании этой проблемы встречается в одной из речей Цицерона, а наиболее ранние теоретические разработки вопросов действия законов во времени и пространстве принадлежат средневековым юристам, признававшим возможность распространения власти вне границ сюзерена, ее утвердившей, однако либо на основе согласия иностранного государства, либо в силу договора.

Например, 24 мая 1370 г. в Штральзунде был заключен мир, явившийся результатом успешных военных действий, начавшихся в 1362 г. союзом Ганзы[386], Швеции и Норвегии против Вальдемара III, могущественного владыки Дании. Ганзейский адмирал Виттенберг атаковал Копенгаген, взял его, а затем переправился в Сконию, которая в те времена принадлежала Дании, и осадил Гельсингборг. После этого наступил мир, продолжавшийся несколько лет. В ноябре 1367 г. военные действия были продолжены. В апреле 1368 г. ганзейский флот направился в Зунд и в мае взял Копенгаген, затем Гельсингер и вынудил Вальдемара покинуть свою страну. По мирному договору 1370 г. за Ганзой, среди прочих, было признано право экстратерриториальности, распространяющееся на все морские суда. После заключенного мира морской разбой распространился до такой степени, что города Висмар и Росток сочли необходимым выдавать каперские свидетельства. Это, однако, ухудшило дело, так как в результате в этих городах образовалось большое, сильное общество «ликенделеров», ставшее известным под именем «братьев Виталийцев» и снаряжавшее целые разбойничьи эскадры, грабившие все, что не принадлежало этим двум городам. Несмотря на долгие годы разбоя и морского пиратства «братьев Виталийцев», продолжавшихся вплоть до 1433 г., право экс-

[381] Энциклопедический юридический словарь / под ред. В. Крутских. М. : ИНФРА-М, 1998. С. 363.
[382] URL: www.rubricon.ru
[383] URL: www.deklarant.ru
[384] New Webster's Dictionary. Surject Publications 7th ed. 1989. P. 549.
[385] См.: Советский энциклопедический словарь / под ред. А. М. Прохорова. М. : Советская энциклопедия, 1990. С. 1532, 1533; Hamlyn Encyclopedic World Dictionary. L., 1976. P. 555, 567; 223; New Webster's Dictionary. Surject Publications. P. 535, 548.
[386] Ганза — торговый союз городов Северной Германии, по всей вероятности, возникший после заключенного в 1261 г. договора между Любеком и Гамбургом и в лучшие годы объединявший около 200 городов.

тратерриториальности признавалось за ганзейцами вплоть до новой войны Ганзы с Данией в 1427—1435 гг., когда хоть и был нанесен громадный ущерб торговле Ганзы, она все же сохранила большинство из того, чем владела, в том числе и право распространять собственную юрисдикцию на морские суда, где бы они ни находились. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что каждый раз, заключая новый мирный договор после очередного кровопролития, чем слабее становилась Ганза, тем с большей настойчивостью она настаивала на сохранение особых льгот и привилегий для своих судов, очевидно понимая, что война войной, а главное — торговля, особенно в условиях все более удачных попыток Голландии развивать свое торговое судоходство.

В пользу признания международного договора как правовой основы экстратерриториальности можно привести и другой, более поздний пример. Так, в 1872 г. в японском порту Иокогама было задержано перуанское судно «Maria Luz», и началось судебное разбирательство по делу об обвинении судовладельца в работорговле[387]. В дело были вовлечены дипломатические представительства ряда стран[388]. На судебных заседаниях в качестве одной из основных проблем принятия решения признавалось то обстоятельство, что поскольку между Перу и Японией в то время не было заключено специального договора, граждане Перу не могли претендовать на экстратерриториальность и, таким образом, формально подлежали японской юрисдикции. После длительных судебных разбирательств и политических демаршей в Японию из Перу прибыла специальная миссия, которая согласилась передать вопрос на рассмотрение независимого арбитра. В роли третейского судьи обе стороны пожелали видеть русского императора Александра II, решение которого, вынесенное спустя несколько месяцев, полностью оправдало действия японских властей.

Проблема «экстратерриториальности» не единожды «пыталась» стать предметом рассмотрения на международных конференциях. Еще в 1883 г. Институт международного права подготовил проект статей, относящихся к коллизии уголовных законов. Позднее попытки включить проблему экстратерриториальной юрисдикции в международный нормотворческий процесс предпринимались Международным комитетом по транснациональному признанию и применению иностранных публичных законов Ассоциации международного права, а также Комиссией международного права VI Комитета Генеральной Ассамблеи ООН, однако предпринятые усилия урегулирования на межгосударственном уровне не дали результата.

На двустороннем и региональном уровнях, прежде всего в договорах о правовой помощи, некоторые успехи все же достигнуты. Из региональных актов следует отметить Межамериканскую конвенцию об юрисдикции в международной сфере в связи с экстратерриториальным действием иностранных судебных решений 1984 г. Разработка соответствующих норм ведется в рамках ЕС. Некоторые вопросы экстратерриториальной юрисдикции затрагиваются в Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам стран СНГ 1993 г.

Анализ национальной нормативной базы свидетельствует о попытках раскрыть юридическое содержание «экстратерриториальности» в законах США, Канады, Австралии, Швейцарии и некоторых других стран.

В США еще в 1946 г. был принят так называемый «закон Лэнхэма» (англ. — The Lanham Act), который, хотя и не раскрывал содержание интересующего нас понятия, однако, будучи нацеленным на обеспечение экономического оборота, давал судам некоторые ориентиры в принимаемых решениях. Потребовалось практически шесть лет, чтобы Верховный суд США придал положениям указанного закона статус федеральной правовой нормы.

В 1984 г. канадским парламентом был принят «Экстратерриториальный закон» (FEMA), который вступил в силу в 1985 г. Принятию закона предшествовали длительные дебаты, начавшиеся в конце 1970-х и продлившиеся до конца 1980-х гг., относительно «экстратерриториальной юрисдикции». Причиной послужили споры относительно деятельности уранового картеля, возможности принудительной явки в суд представителя банка «Нова Скотия» (Bank of Nova Scotia) и правомерности

[387] В качестве объекта сделки выступали китайские рабочие (около 230 человек), обманом и силой завлеченные на борт судна в Макао. Побег двух китайцев на берег под покровом ночи предал обстоятельства дела огласке.

[388] Дипломатические представители Англии и США выступили на стороне японских властей, потребовавших от перуанской команды вернуть китайцев в Макао. Португалия и ряд других стран пытались оказать нажим на японскую сторону, дабы судно могло беспрепятственно продолжать свой путь в Перу.

запрета на поставку труб большого диаметра в СССР.

Законодательство того времени базировалось на классическом подходе английского права, основанном на законе «О защите торговых интересов» (англ. — Protection of Trading Interests Act). Канада к тому времени имела опыт реализации «запретительного законодательства» (англ. — blocking legislation) на провинциальном уровне (провинции Квебек и Онтарио ввели законы, запрещающие в их судах использование нормативных документов, принятых в иностранных государствах). Хотя своим законом Канада подчеркивала лишь недопустимость использования экстратерриториальности как средства политического давления, нормы канадского законодательства были адресованы лишь конкретному государству и не касались самого права Канады распространять юрисдикцию в смысле осуществления экстратерриториальности.

Пожалуй, самую радикальную попытку детерминирования понятия «экстратерриториальность» канадские законодатели предприняли в конце 1990-х гг., приняв закон «Об экстратерриториальном действии иностранных актов», вступивший в силу 1 января 1997 г. Указанный нормативный акт был принят в развитие «запретительного законодательства» и по сути являлся реакцией на принятый в США в 1996 г. закон Хэлмса — Бартона (англ. — Helms-Burton Act). В частности, Канада хотела обеспечить некоторую защиту канадцам в связи с возможностью возбуждения дел на основе положений главы III Акта Хэлмса — Бартона, дававшего право инициировать судебные процессы в судах США в случае конфискации у американских граждан собственности на Кубе.

Швейцарский федеральный закон 1988 г., касающийся экстратерриториальной юрисдикции, любопытен тем, что предусматривает следующее: если коллизионные нормы швейцарского права устанавливают применимость иностранного публичного права, то последнее должно применяться с учетом международного права[389].

Употребление термина «экстерриториальность» в научной доктрине мы находим в работах И. С. Перетерского, С. Б. Крылова, В. М. Корецкого, Л. А. Лунца, М. С. Строговича, А. Н. Тилле, М. М. Богуславского, Н. И. Марышева, Е. Т. Усенко. Характерно, что последний, хотя и обращается к рассматриваемому термину, но юридического значения последнего не признает, ибо пишет: «Пространственное действие любого закона возможно лишь в пределах пространств, подвластных государству, издавшему данный акт, — это прежде всего его собственная территория… Поэтому говорить об “экстерриториальном” действии законов одних государств на территории других суверенных государств — это значит утверждать юридический нонсенс»[390]. Вместе с тем необходимо отметить, что существует и иная точка зрения, которой придерживаются, например, Н. Р. Баратянц, И. И. Лукашук и некоторые другие авторы. И. И. Лукашук, например, использование им термина «экстратерриториальное» вместо более принятого в нашей литературе «экстерриториальное» объясняет тем, что первый более соответствует значению обозначаемого явления. «Экстратерриториальный» означает «выходящий за пределы территории государства». «Экстерриториальный» значит «внетерриториальный». Между тем действие права, выходя за пределы территории одного государства, имеет место на территории другого, а не вообще вне территории.

В иностранной правовой литературе и практике, как уже отмечалось выше, принят термин «экстратерриториальный»[391], на что мы можем найти ссылки в работах Я. Броунли[392], Э. Сатоу[393], А. Роач[394], Т. Сковацци[395] и др.

Как нам представляется, было бы справедливо утверждать, что применительно к распространению национального закона на иностранные суда, осуществляющие свою деятельность в территориальном море, следует говорить об экстратерриториальности, под которой нужно понимать осуществление государством полной юрисдикции в отношении деятельности иностранных судов в пределах своего территориального моря (и частичной юрисдикции в пределах пространств, на которые государство вправе распространять свою юрисдикцию) и ограниченной юрисдикции в отношении иностранных физических

---

[389] The Law of the Sea. Regime of islands, Office for Ocean Affairs and The Law of the Sea, United Nations. N. Y., 1988.
[390] *Усенко Е. Т.* Проблемы экстерриториального действия национального закона // Московский журнал международного права. №2. 1996. С. 13—30.
[391] См., например, ноту посольства США от 31 января 1986 г. №10/86.
[392] *Броунли Я.* Международное право. М., 1977. Кн. 1. С. 509—518.
[393] *Сатоу Э.* Руководство по дипломатической практике. М., 1947. С. 169.
[394] *Roach J. A., Smith R. W.* International Law Studies. Vol. 66. P. 143—144.
[395] *Сковацци Т.* Исходные линии территориального моря. 1986 (машинопись). С. 45.

лиц, входящих в состав их экипажа и пассажиров.

Вид экстратерриториальности, по сути, зависит от вида юрисдикции, которую правомерно осуществляет государство в отношении судна и его экипажа. Однако, в отличие от полной, территориальной юрисдикции, экстратерриториальная юрисдикция представляет собой ограниченное право государства предписывать определенное поведение судну и экипажу, будучи ограниченным в использовании средств, их обеспечивающих.

Обычное право, положения КМП-82, известные нормы отечественного и зарубежного законодательства применительно к эксплуатации морских судов позволяют выделить следующие виды экстратерриториальности:

1) экстратерриториальная юрисдикция международного права;

2) экстратерриториальная юрисдикция уголовного права;

3) экстратерриториальная юрисдикция гражданского права.

В ст. 29 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. указывается, что «если иное намерение не явствует из договора или не установлено иным образом, то договор обязателен для каждого участника в отношении всей его территории». Отсюда следует, что международное право непосредственно обязывает государство установить соответствующий правовой режим на его территории, а уже оно (государство) должно обеспечить осуществление на всей своей территории, включая и территориальное море, прилежащую зону, ИЭЗ и континентальный шельф конкретных правил, составляющих права и обязанность субъектов морепользования.

В отдельных случаях международное право непосредственно ограничивает суверенные права государства в пользу международного судоходства, например, с одной стороны, в территориальных (архипелажных) водах предоставляя иностранным судам право мирного прохода через них, а с другой — расширяя эти права в других пространствах. Это позволяет констатировать, что таким образом международное право расширяет свою сферу за счет внутренней юрисдикции государства, хотя точнее говорить об ограничении прав прибрежного государства международным правом в том, что касается права мирного прохода, и распространении специальной юрисдикции государства за его пределы (например, в прилежащей зоне государство может осуществлять контроль в целях предотвращения нарушения таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных правил на его территории, а также в целях наказания за их нарушение, совершенное на его территории).

Предоставляя экстратерриториальные права государству флага судна по осуществлению мирного прохода, КМП-82, вместе с тем, в ст. 19 указывает на пределы пользования этим правом в территориальном море. В частности, к военному кораблю — нарушителю законов и правил прибрежного государства — может быть обращено требование об их соблюдении, а в случае игнорирования — требование немедленно покинуть территориальное море (ст. 30).

Национальным законодательством ряда прибрежных государств в дополнение к этим конвенционным положениям предусматривается также возможность принятия принудительных мер в отношении нарушителей указанных требований. Так, например, указом Нидерландов от 2 июня 1931 г. «О новом порядке допуска иностранных военных кораблей с летательными аппаратами на борту в пределы территориальных вод Нидерландов» (с изменениями 1946 г.) предусматривалось, что в случае необходимости к нарушителям данного указа от имени министра обороны или лица, действующего от его имени, может быть предложено покинуть пределы территории Нидерландов, в случае необходимости может быть применена сила[396]. Законом Бангладеш 1974 г. № XXVI «О территориальных водах и морских зонах» предусматривается возможность принятия таких мер, какие окажутся необходимыми для предотвращения прохождения любого иностранного военного корабля через территориальные воды без предварительного разрешения правительства Бангладеш. При этом «военным кораблем» может быть любой надводный или подводный корабль или судно, которое используется или может быть использовано для войны на море[397]. Некоторые государства предусматривают принятие более жестких мер к подводным лодкам — нарушителям режима своего

[396] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1.

[397] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 4 / ГУНиО МО СССР. Л., 1970.

территориального моря. Наиболее характерным является королевский указ Норвегии от 15 января 1951 г., который предусматривает, что «иностранные подводные лодки, плавающие в погруженном состоянии в норвежских водах, могут быть принуждены к всплытию путем применения силы»[398]. В законодательстве Албании говорится, что «иностранные подводные лодки, находящиеся в подводном состоянии, если они в ответ на предложение всплыть не делают этого, уничтожаются»[399].

Таким образом, можно утверждать, что некоторые прибрежные государства, исходя из интересов своей собственной безопасности, значительно расширяют экстратерриториальность своего законодательства за счет включения в него мер принудительного характера, допускающих применение силы. С другой стороны, эффективность экстратерриториального действия права в значительной мере зависит от реальных возможностей государства обеспечить ее при помощи экономических, юридических, административных и иных мер воздействия.

Экстратерриториальная юрисдикция уголовного права. До начала прошлого столетия законодательство большинства зарубежных стран, а также судебная практика исходили из строго территориального действия уголовного права. Ситуация начала меняться после решения Постоянной палаты международного правосудия по делу о судне «Лотос», которое в 1927 г. в открытом море столкнулось с турецким судном, в результате чего последнее затонуло и погибли люди. После захода французского судна в турецкий порт те члены экипажа, которые несли вахту в момент столкновения, были преданы турецкому суду и осуждены на основе УК Турции, предусматривавшего уголовную ответственность за действия, совершенные иностранцами за пределами турецкой территории против турецких граждан.

Франция заявила протест, и по соглашению сторон спор был передан на рассмотрение Постоянной палаты международного правосудия. Палата в своем решении не дала прямой квалификации правомерности экстратерерриториального действия уголовного права Турции, однако согласилась с правомерностью принятого решения, по сути приравняв турецкое судно к территории государства. Следует также обратить внимание на следующее положение, содержащееся в постановлении Постоянной палаты международного правосудия: «Хотя и верно, что во всех системах права принцип территориального характера уголовного права является основополагающим, но в равной мере верно, что действие всех или почти всех этих систем права распространяется за пределы территории государства, которое ее приняло, и что разные государства делают это различным путем. Поэтому “территориальность” уголовного права не является абсолютным принципом международного права и ни в коем случае не совпадает с государственным суверенитетом»[400].

Показательно, что решение было принято с трудом, голоса судей разделились поровну, и только решающий голос председателя позволил его принять. Практике того периода более соответствовала концепция, изложенная в особом мнении судьи Ладора: «Уголовное право государства может распространяться на преступления и менее важные противоправные деяния, совершенные за рубежом его гражданами, поскольку эти граждане подчинены праву своей страны. Но оно не может распространяться на преступления, совершенные иностранцем на иностранной территории, не нарушая суверенных прав соответствующего иностранного государства, поскольку в этом государстве издавшее закон государство не обладает юрисдикцией»[401].

Эта концепция 1920-х гг. нашла отражение в уголовном праве СССР, хотя не являлась универсально признанной. Например, в соответствии с УК КНР 1979 г. преступления считаются совершенными на территории Китая, если их последствия имели место на его территории, независимо от места совершения преступления. В ст. 5 УК Болгарии указано, что нормы болгарского уголовного права распространяются и на иностранцев, совершивших за границей преступления общего характера, которые затрагивают интересы Болгарии или ее граждан[402].

В действующем УК РФ экстерриториальная уголовная юрисдикция государства закреплена в положениях ст. 12,

---

[398] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 1.
[399] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 2.
[400] *Баранов В. М.* Российская правовая система и международное право: современные проблемы взаимодействия. Н. Новгород, 1996.
[401] The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with illustrative Maps, United Nations. N. Y., 1989.
[402] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Т. 2.

озаглавленной «Действие уголовного закона в отношении лиц, совершивших преступление вне пределов Российской Федерации».

Экстерриториальная уголовная юрисдикция России в отношении иностранных членов экипажей судов, совершающих мирный проход через территориальные воды России, основана на принципе защиты. Они подлежат уголовной ответственности по УК РФ в случаях, если преступление направлено против интересов Российской Федерации при условии, что они не были осуждены в иностранном государстве и привлекаются к уголовной ответственности на территории РФ. Приведенное положение не противоречит нормам международного права. Например, в ст. 5 Конвенция против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания 1984 г. установлено, что каждое государство-участник предпримет необходимые меры для установления своей юрисдикции в отношении преступлений в случаях, когда жертва является гражданином этого государства, если данное государство считает это целесообразным.

Анализ практики и источников международного права позволяет утверждать, что объем уголовной экстерриториальной юрисдикции, в частности на море, значительно шире того, который предусмотрен положениями ст. 27 КМП-82, поскольку уже сегодня охватывает:

— международный терроризм;

— колониализм;

— расизм;

— нарушение прав человека и основных свобод;

— ситуации, сложившиеся в результате несанкционированного применения силы по отношению к суверенному государству (Ирак, Югославия), иностранной оккупации, которые могут угрожать международному миру и безопасности.

Так, резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 40/61 от 9 декабря 1985 г. среди прочего настоятельно призывает все государства в одностороннем порядке и в сотрудничестве с другими государствами, а также соответствующими органами ООН содействовать постепенному устранению причин, лежащих в основе международного терроризма, и уделять особое внимание всем ситуациям, включая колониализм, расизм и ситуации, связанные с массовыми и грубыми нарушениями прав человека и основных свобод, а также ситуации, сложившиеся в результате иностранной оккупации, которые могут вызвать международный терроризм и угрожать международному миру и безопасности.

Некоторые конвенции установили универсальную уголовную юрисдикцию государств в отношении определенных ими составов преступлений, а иные, напротив, исключили возможность уголовного преследования, если преступление совершено на территории другого государства.

В первом случае уместен пример Конвенции о пресечении преступления апартеида и наказании за него 1973 г., в ст. V которой сказано, что виновные лица могут предаваться компетентному суду любого государства-участника настоящей Конвенции, которое может приобрести юрисдикцию над личностью обвиняемых.

Во втором случае можно указать на Европейскую конвенцию о борьбе с терроризмом 1977 г., которая предусматривает уголовную юрисдикцию, осуществляемую любым государством независимо от места совершения преступления при условии, что совершившее его лицо находится в сфере территориальной юрисдикции государства. Иными словами, Конвенция не дает права привлекать к уголовной ответственности лицо, находящееся на территории другого государства.

В п. 1 ст. 72 Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам стран СНГ 1993 г. содержится положение, обязывающее каждую сторону по поручению другой стороны осуществлять в соответствии со своим законодательством уголовное преследование против собственных граждан, подозреваемых в том, что они совершили на территории запрашивающей договаривающейся стороны преступление.

В ст. IV Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказания за него 1948 г. установлена уголовная ответственность независимо от того, являются ли совершившие преступление, связанное с геноцидом, лица ответственными

по конституции правителями, должностными или частными лицами. Однако такие лица могут быть судимы судами только того государства, на территории которого совершено преступление, или международным уголовным судом.

Конвенция об апартеиде 1973 г. ввела универсальную юрисдикцию. В проекте Кодекса преступлений против мира и безопасности человечества содержится аналогичное положение, но есть и существенная разница: предусмотрено, что каждое государство может устанавливать свою юрисдикцию в отношении преступлений, предусмотренных Кодексом. Исключение сделано лишь для преступления «агрессия», в отношении которого юрисдикция принадлежит только международному уголовному суду.

Что касается уголовно-процессуального права, то оно довольно последовательно придерживается территориального принципа. Тем не менее и здесь может иметь место применение норм иностранного государства на основе договора. В п. 1 ст. 8 упоминавшейся Конвенции о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 1993 г. стран СНГ говорится, что при исполнении поручения об оказании правовой помощи запрашиваемое учреждение применяет законодательство своей страны. По просьбе запрашивающего учреждения оно может применить и процессуальные нормы запрашивающей Договаривающейся Стороны, если только они не противоречат законодательству запрашиваемой Договаривающейся Стороны.

Из проведенного анализа следует, что законодательства и практика государств, а также международные акты отражают тенденцию к расширению экстратерриториального действия уголовного права. Объясняется эта тенденция необходимостью обеспечения международной безопасности в сочетании с необходимостью обеспечения защиты интересов государства и его граждан в условиях интенсивных международных связей и ростом международных преступлений.

Экстратерриториальная юрисдикция гражданского права. По КМП-82 экстерриториальная юрисдикция государства флага судна, осуществляющего мирный проход через территориальное море иностранного государства, проявляется в недопустимости его понуждения к изменению курса или остановки прибрежным государством с целью осуществления гражданской юрисдикции в отношении лица, находящегося на его борту (п. 1 ст. 28). Вместе с тем прибрежное государство может применять в отношении судов, осуществляющих мирный проход (находящихся в территориальном море на стоянке или следующих из внутренних вод), меры взыскания или арест по любому гражданскому делу по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлеченной на себя этим судном во время или для прохода его через воды прибрежного государства.

Кроме того, КМП-82 допускает распространение гражданской юрисдикции государства в случаях, связанных с обеспечением экологической безопасности, и такие законы, правила и меры должны быть не менее эффективными, чем международные нормы, стандарты и рекомендуемые практика и процедуры. При этом признается, что прибрежные государства вправе принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого или связанного:

— с деятельностью на морском дне, подпадающей под их юрисдикцию, и искусственными островами, установками и сооружениями под их юрисдикцией;

— захоронением (причем захоронение в пределах территориального моря и ИЭЗ или на континентальном шельфе не осуществляется без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства, которое имеет право разрешать, регулировать и контролировать такое захоронение);

— осуществлением судоходства (в том числе при осуществлении мирного прохода).

В последнем случае государства, которые устанавливают особые требования для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды и для остановки у их прибрежных терминалов должны опубликовывать такие требования и сообщать их компетентной международной организации.

По смыслу положений КМП-82 обеспечение выполнения законов и правил, касающихся загрязнения, заключается в возможности принимать законы, правила и другие меры, необходимые для осуществления применимых международных норм и стандартов, установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, что обеспечивается:

а) прибрежным государством в отношении захоронения в его территориальном море или ИЭЗ либо на его континентальном шельфе;

б) государством флага в отношении судов, плавающих под его флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в нем; вплоть до запрета осуществлять плавание до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением упомянутых требований международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов;

в) любым государством в отношении погрузки отходов или других материалов, осуществляемой на его территории.

Если судно добровольно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, последнее может предпринять расследование и, когда это оправдано доказательствами, возбудить разбирательство в отношении любого сброса с этого судна, даже если он имел место за пределами внутренних вод, территориального моря или ИЭЗ этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов.

Кроме того, в ст. 229 КМП-82 указывается на то, что ничто в настоящей Конвенции не затрагивает возбуждения гражданского разбирательства по любому иску в отношении убытков или ущерба, явившихся результатом загрязнения морской среды. Вместе с тем в ст. 230 названной Конвенции за нарушения национальных законов и правил или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, совершенных иностранными судами в территориальном море, за исключением случая преднамеренного и серьезного акта загрязнения в территориальном море, предусматривается в качестве наказания мера административная — только денежный штраф.

При проведении разбирательства совершенных иностранным судном нарушений, за которые может быть наложен штраф, соблюдаются признанные права обвиняемого, и государство, предъявляющее претензии, должно незамедлительно уведомить государство флага судна-нарушителя и любое другое заинтересованное государство о любых мерах, принятых в соответствии с упомянутыми выше положениями Конвенции. Однако в отношении нарушений, совершенных в территориальном море, эти обязательства прибрежных государств применяются только к тем мерам, которые принимаются при преследовании.

В соответствии со ст. 232 КМП-82 за меры по обеспечению выполнения указанных выше положений государства несут ответственность за ущерб или убытки, которые могут быть им вменены и вытекают из принятых ими мер, когда последние являются незаконными или выходят за рамки разумно необходимых в свете имеющейся информации. Государства обеспечивают возможность обращения в их суды с исками по поводу такого ущерба или убытков.

Объем экстратерриториальной юрисдикции. Общее правило состоит в том, что государство осуществляет полную юрисдикцию в пределах своих территориальных вод и ограниченную — в отношении своих судов и находящихся на борту лиц в территориальных водах иностранного государства, а также иностранных судов, их экипажей и пассажиров, осуществляющих мирный проход через его территориальные воды или направляющихся (находящихся) во внутренние воды.

Некоторые авторы полагают, что вопрос объема экстерриториальной юрисдикции базируется на двух принципах — территориальном и персональном[403]. Нам представляется, что применительно к объему экстерриториальной юрисдикции можно выделить:

[403] *Усенко Е. Т.* Проблемы экстерриториального действия национального закона // Московский журнал международного права. 1996. №2. С. 13—30.

а) экстратерриториальную предписывающую юрисдикцию — осуществление государством властных полномочий по установлению правил, обязательных к исполнению для судовладельцев и лиц, находящихся на борту;

б) экстратерриториальную судебную юрисдикцию — осуществление государством властных полномочий по подчинению судовладельцев и лиц, находящихся на борту, выносимым судебным решениям;

в) экстратерриториальную юрисдикцию понуждения — осуществление государством властных полномочий по соблюдению судовладельцами и экипажами нормативных предписаний по организации судоходства в конкретном районе плавания.

Предписывающая экстратерриториальная юрисдикция, в силу которой государство может обязать иностранных граждан и судовладельцев соблюдать свои законы, носит в целом ограниченный характер.

Экстратерриториальная судебная юрисдикция может осуществляться государством добровольно или в результате соглашения государств признавать судебные решения друг друга. Например, в особом мнении судьи Верховного суда США Д. Скаля по одному из дел 1993 г. проводится различие между:

а) вежливостью суда, в соответствии с которой судьи отказываются осуществлять юрисдикцию в отношении дел, которые более соответствуют юрисдикции иного суда;

б) «предписывающей вежливостью», означающей уважение суверенных государств друг к другу, находящее выражение в ограничении экстратерриториального действия своих законов[404]. Примером договорных отношений в этой области являются соглашения об оказании правовой помощи, которые, однако, в настоящее время «морской составляющей» не имеют.

Экстратерриториальная юрисдикция понуждения осуществима лишь тогда, когда субъект вступает в сферу полной юрисдикции государства или когда в силу международного права его военные корабли (государственные суда) и государственные летательные аппараты имеют право осуществить применение силы. В открытом море КМП-82 допускает применение силы в отношении судов, занятых пиратством, работорговлей, незаконным оборотом наркотиков или иных психотропных веществ, несанкционированным вещанием. В территориальных водах, исходя из территориального верховенства прибрежного государства, к перечисленным деяниям могут быть добавлены и другие.

Повышение интенсивности эксплуатации морских ресурсов и постоянный рост значения морского транспорта неизбежно ведут к углублению взаимосвязанности государств. Данное обстоятельство приводит к росту числа случаев, когда законы одной страны влияют на права и интересы физических и юридических лиц другого государства. В таких условиях приобретают значение благоразумие, взаимные вежливость и уважение как законодательной, так и исполнительной и судебной властей государств.

В настоящее время международное морское право обеспечивает лишь самое общее регулирование экстратерриториальной юрисдикции. Нормативный вакуум приводит к тому, что на практике стороны исходят из принципов целесообразности, благоразумия, баланса интересов, добросовестности, справедливости. Однако в деятельности на море неправовые методы регулирования не могут должным образом обеспечить безопасность мореплавания, а значит, обеспечить эффективный хозяйственный оборот и безопасность.

В современной юридической практике рассмотрение споров с участием иностранных лиц и применение иностранного права постепенно перестает быть делом исключительным. Практически в каждом деле, где участвует иностранное лицо, суды в той или иной степени применяют иностранное право, в частности те его нормы, которые определяют статус иностранного лица и полномочия представителей, отстаивающих его интересы. По-видимому, разрешение коллизионных вопросов, связанных с правом экстратерриториальности морских судов, следует рассматривать в контексте методов, применяемых судами для разрешения споров международного частноправового характера, за исключением споров, связанных с применением норм международного публичного права, содержащихся, в частности, в КМП-82.

[404] Supreme Court Reporter. 1993. Vol. 113. P. 87, 2891, 2920.

В англо-американской правовой доктрине господствует мнение, согласно которому иностранное право служит лишь одним из фактических обстоятельств дела, подлежащих доказыванию. Если правомерность применения иностранного закона будет доказана, то надлежит применить коллизионную норму страны суда, рассматривающего дело. Иными словами, наличие каких-либо прав, возникших на основании иностранного права, расценивается как факт, позволяющий применить свой национальный закон. Более того, если необходимых доказательств не представлено, признается допустимым исходить из тождества права США и соответствующего иностранного государства и, как следствие, применять право США. Так, при рассмотрении дела Louknitsky v. Louknitsky апелляционный суд штата Калифорния исходил из того, что право этого штата по вопросам собственности применяется в Китае, поскольку не представлены доказательства противного. Вместе с тем обращают на себя внимание федеральные правила США о гражданском процессе 1999 г., регулирующие гражданский процесс в федеральных окружных судах США. Следует заметить, что хотя эти правила не применяются непосредственно в судах штатов, многие из них при формулировании своих правил по гражданскому процессу восприняли нормы упомянутых Федеральных правил США о гражданском процессе, в ст. 44.1 которых, озаглавленной «Установление иностранного права», предусматривается, что суд, устанавливая иностранное право, может принимать во внимание любые имеющие значение материалы или источники, включая заявления под присягой, независимо от того, представлены ли они стороной или нет и допустимы ли они в соответствии с федеральными правилами о доказательствах. То, что установит суд, должно рассматриваться как решение суда по вопросу о праве.

Для ряда европейских стран, относящихся к романо-германской системе права (например, ФРГ или Франция), иностранное право является правовой категорией и должно применяться именно как право, а не рассматриваться как фактическое обстоятельство, служащее предпосылкой для применения национального права суда. Таким образом, с точки зрения доктрины этих стран, при применении иностранного права суд устанавливает не вопросы факта, а вопросы права. Что касается российской (советской) научной доктрины, то иностранное право также традиционно рассматривается (по крайней мере, большинством авторов) как правовая категория. В то же время следует отметить, что не все советские авторы придерживаются данной позиции. Например, М. М. Агарков, учитывая условный характер противопоставления двух подходов, все же отмечал, что с точки зрения советского права применение судом иностранного закона является вопросом факта, а не права[405].

Необходимо заметить, что отношение правовой системы государства к иностранному праву как к факту или как к праву может носить лишь весьма условный характер, к тому же такое разграничение постепенно утрачивает свое значение, особенно с практической точки зрения. Основанием для применения иностранного права для разрешения споров по вопросам судоходства являются прежде всего международные договоры или соглашения. Применение судами иностранного права на основе тех коллизионных норм, которые определяют личный закон судовладельца, должно осуществляться только на основе выяснения правового статуса судна и правового режима района плавания.

Приведенные в рамках настоящего параграфа рассуждения позволяют сделать вывод о том, что международное право выделяет, по сути, два функционально различные полномочия, которыми наделены:

а) **только военные корабли:**

— применение силы;

— акты вмешательства, реализуемые как право на осмотр (ст. 110 КМП-82);

— право на захват за пиратство;

— права на акты вмешательства, установленные международными договорами (п. 1 ст. 110 КМП-82);

б) **военные корабли и государственные суда**:

— право преследования по горячим следам (ст. 111 КМП-82);

— право на остановку и задержание (п. 7, 8 ст. 111 КМП-82);

[405] URL: www.yust.ru

— право на слежение, закрепленное, в частности, в двусторонних соглашениях по предотвращению инцидентов, упоминавшихся выше, а также в советско-американском (1990) и советско-канадском (1991) соглашениях по предотвращению опасной военной деятельности;

в) **военные корабли, государственные суда и коммерческие суда:**

— право на осуществления судоходства (ст. 90 КМП-82);

— право на осуществление мирного прохода через территориальные (ст. 17—20 КМП-82) и архипелажные (ст. 52, 53 КМП-82) воды;

— право на осуществление мирного (ст. 45 КМП-82) и транзитного (ст. 39 КМП-82) прохода в проливах, используемых для международного судоходства;

— право на проведение морских научных исследований (ст. 238—241 и 257 КМП-82) с учетом прав прибрежного государства в его территориальных водах, ИЭЗ и на континентальном шельфе (ст. 246 КМП-82);

— право на вынужденный заход в территориальные воды иностранного государства, осуществленный в силу чрезвычайных обстоятельств, вызванных непреодолимой силой (указанное право следует из международного обычая и содержания ст. 18 и 39 КМП-82).

Обязанности государства (судовладельца) по организации использования государственных судов сводятся к оформлению их государственной принадлежности (нахождения на службе государства) и нахождению в подчинении государственного ведомства. Применительно ко всем без исключения морским судам эти обязанности заключаются:

1) в оборудовании судов как участников международного судоходства с точки зрения обеспечения условий по безопасности мореплавания и по предотвращению загрязнения морской среды;

2) соблюдении международно-правовых обязательств по транспортировке опасных грузов;

3) соблюдении обязательств по дипломированию экипажа и несению ходовой вахты;

4) соблюдении правил прибрежного государства при осуществлении мирного прохода и нахождения в территориальных (внутренних) водах прибрежного государства.

Наряду с рассмотренными выше правами и обязанностями правовое положение государственных судов дополняется признанием за ними иммунитета, предполагающего освобождение от юрисдикции иностранного государства (уголовной, гражданской, административной), а также свободой от принуждения в смысле освобождения от всех видов досмотров.

Если за военными кораблями и государственными судами, используемыми в некоммерческих целях, иммунитет признается в соответствии с положениями ст. 32 КМП-82, то применительно к государственным судам, используемым в коммерческих целях, этот вопрос международным правом не разрешен. В этом случае, во-первых, свобода от принуждения только в смысле «освобождения от всех видов досмотров» будет носить явно ограниченный характер и должна рассматриваться как свобода от принуждения в любой форме, а точнее, недопустимость угрозы силой или ее применения по отношению к такому судну, что по смыслу совпадает с положением ст. 3 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 3314 (XXIX) от 14 декабря 1974 г. и обозначено термином «нападение». Во-вторых, понятие «иммунитет» не включает, на наш взгляд, привилегии, как на это указывают некоторые авторы[406], да и международно-правовые источники, например Конвенция о привилегиях и иммунитетах Объединенных Наций от 13 февраля 1946 г. уже в самом названии подчеркивает, что вкладывает различный смысл в понятия «иммунитет» и «привилегии».

Иммунитет в общеправовом смысле означает запрещение принуждать к исполнению требований правопорядка, что не освобождает от обязанностей соблюдать правовые нормы[407]. Получившие законодательное и международно-правовое закрепление парламентский и дипломатический иммунитеты не дают ни парламентарию, ни дипломату право нарушать законы.

---

[406] *Тункин Г. И.* Вопросы теории международного права. М., 1962.

[407] *Мениель Э.* Доклад на ежегодном собрании германского союза международного права, прочитанный профессором университета Кристиана-Альбрехта в Киле д-ром Э. Менцелем 20 января 1961 г. : пер. ЦВМБ. Гамбург, 1961, 1969.

Иммунитет означает лишь, что в период действия полномочий указанных лиц принуждение к соблюдению требований правопорядка не допускается в силу особых соображений.

В вопросе об иммунитете государственных судов, занятых на коммерческой службе, действуют те же соображения. Иными словами, уважение к другому государству должно исключать возможность применения любых принудительных мер, что применительно к государственному судну, используемому в коммерческих целях и находящемуся за пределами территориальных вод государств, должно означать то же, что подразумевают ст. 95 и 96 КМП-82 применительно к военному кораблю, т.е. «полный иммунитет». И хотя содержание «полного иммунитета» указанные конвенции не раскрывают, базируясь на выводах настоящего исследования, его можно определить как:

а) освобождение экипажа от административной, уголовной и гражданской юрисдикции любых властей, кроме государства регистрации;

б) недопустимость каких бы то ни было принудительных действий вообще;

в) недопустимость отчуждения или ареста самого судна, его частей или оборудования.

Иными словами, неподсудность одного государства судом другого государства вытекает из суверенитета, не позволяющего применять в отношении государства каких-либо принудительных мер.

Однако рассматривать в подобном объеме иммунитет государственного судна, используемого в коммерческих целях в иностранных территориальных водах, было бы неправомерно. Практика законотворчества государств не наделяет указанные суда ни свободой от юрисдикции властей, ни свободой от принуждения. Например, постановление о правилах доступа иностранных государственных судов и государственных воздушных кораблей на территорию Швеции от 17 июня 1982 г. (постановление S. FS. 1982, 755) предусматривает применение, в частности к государственным судам, требований правил охраны окружающей среды, правил движения, службы таможенного контроля, правил пользования радиоустановками (параграф 6), не производить картографирование местности или предпринимать какие-либо измерения (параграф 10).

Вместе с тем государственное судно обладает очевидным иммунитетом как государственная собственность. Иммунитет собственности государства заключается в особом режиме собственника — суверенного государства. Примечательно в этом смысле решение английского апелляционного суда по поводу предоставления иммунитета бельгийскому государственному судну «Парлеман Бельж» в 1980 г. Основная часть решения, в частности, гласила, что ввиду абсолютной независимости каждого суверенного государства и требований международной вежливости любое государство отказывается распространять свою территориальную юрисдикцию на принадлежащую другому государству общественную собственность, даже если она находится на его территории[408]. Таким образом, государственное судно, хоть и используемое с коммерческими целями как государственное имущество, не может быть объектом принудительных мер со стороны государства, на территории которого (в территориальных водах или порту) это имущество оказалось.

Исходя из вышеизложенного, представляется справедливым вывод о том, что вопрос иммунитета государственного судна, занятого на коммерческой службе, находится в стадии формирования и нуждается в закреплении в нормах как международного, так и национального права. За ущерб, причиненный прибрежному государству в результате несоблюдения каким-либо военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих целях, законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода через территориальное море, или иных норм международного права, государство флага несет международную ответственность.

Таким образом, подводя итог рассуждениям в рамках настоящего параграфа, можно утверждать, что как в международно-правовых актах, так и в национальных законах, понятие «морское судно» не имеет универсального определения и подчинено конкретным целям тех документов, где оно приводится. Надо отметить, что даже в таком всеобъемлющем акте, каким является КМП-82, понятие «судно» точно не определено, хотя оно употребляется довольно часто и в разных контекстах.

[408] *Roach A. J., Smith R. W.* International Law Studies. Excessive Maritime Claims Naval / War College. Newport RI, 1994. Vol. 66. P. 333.

Вместе с тем понятие «судно» имеет основополагающее значение для определения сферы действия норм права, определяющих его статус. От того, получит или нет какой-то объект статус морского судна, будет зависеть применение к возникающим при этом правовым отношениям норм морского или общегражданского законодательства.

Нормы публичного морского права применяются к отношениям, связанным с эксплуатацией кораблей и судов в пространствах, имеющих различный правовой режим, влияющий на объем прав и обязанностей судовладельцев. Общегражданское законодательство в морских делах применяется только в субсидиарном порядке применительно к коллизиям, возникающим из коммерческого использования морского транспорта. Правовое положение морских судов определяется не только или не столько целями, для которых они предназначены (перевозка пассажиров и грузов, морское рыболовство и промысел и т.п.), а в основном зависит от статуса судовладельца, правового режима пространства нахождения, а в ряде случаев и от рода груза и вида энергетической установки.

4.3. Международно-правовой статус искусственно сооруженных конструкций и оборудования, выставляемого в море и на морском дне

Правовая регламентация использования оборудования или установок, выставляемых в морской среде, содержится в Конвенции о континентальном шельфе 1958 г., КМП-82, приложении к Конвенции о системах сбора океанских данных (ССОД), в некоторых других международных актах, а также в законодательных актах государств.

В КМП-82 применительно к сооруженным искусственным объектам используется несколько терминов, объединенных в настоящей книге одним обобщающим понятием «искусственно сооруженные конструкции»: платформы (см., например, подп. 5 (ii) п. 1 ст. 1), сооружения (см., например, п. 4 ст. 7; подп. «к» п. 2 ст. 19; п. 4 ст. 47; подп. «с» п. 5 ст. 246), конструкции (см., например, подп. (b (i)) п. 1 ст. 1), острова (см., например, подп. (b (i)) п. 1 ст. 56; ст. 60; ст. 80; подп. «d» п. 1 ст. 87; п. 1 ст. 208; ст. 214).

Кроме того, с точки зрения безопасности мореплавания различают:

1. Плавучие средства достаточных размеров для размещения оборудования, которые могут нанести или получить повреждения в результате столкновения; имеющие экипаж, способный действовать на любом расстоянии от берега, стоя на якоре или двигаясь.

Такие установки удовлетворяют требованиям к определению «судно», их правовое положение (статус) соответствует правовому положению научно-исследовательских судов. Они должны оборудоваться средствами обеспечения безопасности морской и воздушной навигации согласно требованиям, предъявляемым к морским судам, и подчиняться соответствующим положениям действующих международных правил (МППСС-72, МСС-65 и др.).

2. Стационарно закрепленные на морском дне и возвышающиеся над поверхностью моря сооружения (обитаемые и необитаемые), местонахождение которых должно быть отмечено на навигационных картах.

Такие сооружения могут быть отнесены либо к «стационарным платформам», либо к не имеющему экипажа, стоящему на якоре оборудованию, которое благодаря своим размерам, материалу и конструкции обладает меньшей возможностью причинить повреждения в результате столкновения, но само может получить повреждения или повредить винт судна, рыболовную снасть, руль. Такое оборудование должно нести опознавательные средства, отличающиеся от навигационных средств, стандартную окраску (радиолокационные отражатели, постоянный белый огонь, люминесцентная желтая и красная краска и др.).

3. Дрейфующее оборудование небольших размеров, действующее автономно либо поблизости от исследовательского судна или плавучего средства, упомянутого в пункте 1. Подобные установки должны нести опознавательные огни и средства, аналогичные тем, которые указаны в пункте 2.

Согласно КМП-82 все государства обладают правом создавать и эксплуатировать научно-исследовательское оборудование и установки, допускаемые международным правом. Об установке таких сооружений должны оповещаться другие пользователи морских пространств. Оповещение осуществляется в порядке, предусмотренном резолюцией IMOA. 705 (17) от 6 ноября 1991 г.

Стационарно закрепленные на дне и выступающие на поверхности искусственные сооружения не имеют статуса островов, своего территориального моря, и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, ИЭЗ или континентального шельфа.

Прибрежное государство в ИЭЗ имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных сооружений в целях разведки, разработки и сохранения как живых, так и неживых природных ресурсов в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких как производство энергии путем использования воды, течений и ветра.

Прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над такими искусственными сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности (ст. 56 и 60 КМП-82).

Вокруг искусственных сооружений могут устанавливаться **зоны безопасности**, в которых прибрежное государство способно принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и самих искусственных сооружений. Эти зоны устанавливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с характером и функцией искусственных островов, установок или сооружений и не простирались вокруг них более чем на 500 м, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение (п. 5 ст. 60 КМП-82).

Зоны безопасности не должны образовывать сплошного пояса, препятствующего доступу судов в те или иные районы моря или судоходству по общепризнанным морским путям. Все государства обязаны обеспечить соблюдение своими судами (военными кораблями) таких зон безопасности.

Оборудование и установки, выставленные в морской среде, находятся, как правило, под юрисдикцией выставившего их государства. Они должны иметь опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой принадлежат. О выставлении таких сооружений, об установлении «зон безопасности» вокруг них надлежащим образом должны информироваться другие государства. Характеристика огней и других средств навигационного обеспечения на таких сооружениях должна учитывать действующие нормы и международные стандарты или определяться теми, кто выставляет сооружения после консультаций с наиболее заинтересованной страной (странами).

Установка описанного оборудования на континентальном шельфе, включая строительство, эксплуатацию или использование любых искусственных островов и сооружений, осуществляется только с согласия прибрежного государства, притом, что их задачей является проведение исследований в мирных целях и для расширения научных знаний о морской среде на благо всего человечества.

После завершения программы исследований прибрежное государство может потребовать демонтировать упомянутые научно-исследовательские установки.

Оборудование или установки, размещенные в Районе, находятся под юрисдикцией государства регистрации установки. Особых требований по их размещению нет, однако они должны быть установлены вне трасс международных подводных кабелей и трубопроводов.

В открытом море выставление оборудования, установок и сооружений должно учитывать интересы судоходства и

рыболовства, а сами установки находятся, по возможности, вне пределов известных международных водных путей и районов интенсивного рыболовства.

В любом случае постановке оборудования на море должна предшествовать тщательная оценка международно-правовых условий конкретного района в сочетании со знаниями характера выставляемого оборудования, маркировки и прочих деталей, имеющих международно-правовое значение.

Стационарные платформы. В соответствии с подписанным в Риме 10 марта 1988 г. и вступившим в силу 1 марта 1992 г. Протоколом о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, принятым в дополнение к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., стационарные платформы, расположенные на континентальном шельфе (далее — платформы), также являются объектом международного морского права. Применительно к указанному Протоколу «стационарная платформа» означает искусственный остров, установку или сооружение, постоянно закрепленные на морском дне для разведки или разработки ресурсов или для других экономических целей.

Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, относит к преступлениям:

1) незаконный и преднамеренный захват платформы или осуществление над ней контроля силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания;

2) акт насилия против лица на стационарной платформе, если этот акт может угрожать ее безопасности;

3) разрушение платформы или нанесение ей повреждения, которое может угрожать ее безопасности;

4) помещение или совершение действия в целях помещения на платформу каким бы то ни было способом устройства или вещества, которые могут ее разрушить или создать угрозу ее безопасности;

5) нанесение ранения любому лицу или совершение убийства в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных выше.

Протокол относит к преступлениям также попытку совершить какое-либо из указанных преступлений, подстрекательство к их совершению или соучастие в них, угрозу, с условием или без такового, как это предусмотрено национальным законодательством, с целью принудить физическое или юридическое лицо совершить какое-либо действие или воздержаться от него, совершить какое-либо из преступлений, указанных в вышеприведенных пунктах 2 и 3, если эта угроза может угрожать безопасности стационарной платформы.

Государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении указанных выше преступлений, если преступление совершено против или на борту платформы, когда последняя находится на континентальном шельфе данного государства, или гражданином данного государства, а также лицом без гражданства, которое обычно проживает в данном государстве, или если во время совершения преступления гражданин данного государства захвачен, подвергался угрозам, ранен или убит, или оно совершено в попытке вынудить данное государство совершить какое-либо действие или воздержаться от него.

Меру ответственности за указанные выше преступления определяет государство с учетом их тяжкого характера.

Если обстоятельства того требуют, любое государство, на территории которого находится предполагаемый преступник, заключает последнего под стражу в соответствии со своим законодательством или принимает другие меры, обеспечивающие присутствие преступника в течение такого времени, которое необходимо для того, чтобы возбудить уголовное преследование или предпринять действия по выдаче.

Любое лицо, в отношении которого предприняты такие меры, имеет право безотлагательно связаться с ближайшим соответствующим представителем государства, гражданином которого оно является, или с тем, кто иным образом правомочен установить такую связь, или, если оно является лицом без гражданства, с представителем государства, на территории которого

оно обычно проживает. Кроме того, указанное лицо имеет право на посещение его представителем своего государства.

Государства должны:

а) оказывать друг другу максимально возможную помощь в связи с уголовным преследованием, начатым в связи с перечисленными выше преступлениями, включая содействие в получении имеющихся у них доказательств, необходимых для разбирательства;

б) сотрудничать в предотвращении таких преступлений путем принятия всех практически осуществимых мер по предупреждению подготовки на соответствующих территориях к совершению этих преступлений в пределах или за пределами их территорий и обмена информацией в соответствии с их национальным законодательством;

в) сообщать Генеральному секретарю ИМО в возможно короткие сроки любую имеющуюся у них информацию относительно обстоятельств преступления, предпринятых действий и мер в отношении преступника.

Проблемы правового регулирования установки и эксплуатации искусственно сооруженных в море конструкций. Большинство из ныне существующих в море искусственных сооружений установлены с целью добычи минеральных ресурсов континентального шельфа. В среднем в Мировом океане насчитывается около 6 тыс. таких сооружений (в том числе в Мексиканском заливе около 4 тыс. и больше 1 тыс. — в Северном море) и из-за истощения запасов эксплуатируемых месторождений нефти и газа на суше их число в море имеет устойчивую тенденцию к увеличению[409].

Искусственные сооружения, установленные в прибрежных районах, создают серьезные проблемы для судоходства, при их установке происходит отчуждение рыбопромысловых акваторий под сооружение платформ и прокладку трубопроводов, а утечки нефти становятся серьезной угрозой биологическим ресурсам. По данным многолетних научных исследований, на жизнь обитателей моря влияют все операции, связанные с добычей нефти и газа: сейсмическая разведка, работы по углублению дна для установки буровых платформ и прокладки трубопроводов, сброс буровых отходов в море, не говоря уже о засоленных пластовых водах и аварийных разливах нефти. Для иллюстрации пагубности подобных разливов можно привести экспериментальные данные, которые показали, что молодая рыба, взрослеющая в водоемах с повышенным содержанием нефтепродуктов, уже к восьми месяцам крайне больна и имеет мало шансов дожить до возраста половой зрелости. У таких мальков отмечается значительное отставание в росте, заторможенность дыхания, нарушен сердечный ритм, а главное — у них происходят необратимые изменения в мозге, в результате чего нарушаются и другие функции. Такая рыба не может плыть в определенном направлении, правильно питаться. Появляются данные и о том, что рыба в водоемах, пострадавших от сильных нефтяных разливов, заболевает раком. Больные особи, разумеется, тоже долго не живут и потомства не приносят.

Негативные последствия перечисленных операций становятся особенно заметными, если они выполняются в местах нереста рыб и нагула молоди. И если в этих местах возникают явления, распугивающие обитателей моря или, тем более, гибельно влияющие на них, это скажется и на выведении, и на выживании нового поколения.

Другой аспект проблемы эксплуатации искусственных сооружений в море связан с тем, что по мере истощения старых морских месторождений, которых, например, в Северном море более 150 (от Нидерландов до Шетландских островов), вопрос о выводе из эксплуатации морских установок приобрел характер важной проблемы, имеющей как международные, так и национальные аспекты. Международное сообщество в первую очередь заинтересовано в безопасности судоходства, защите морской среды и обеспечении рыболовства. Правительства же стран, которые занимаются морской добычей нефти, и нефтяные компании, осуществляющие такую добычу, разделяя эту озабоченность, заинтересованы также в изыскании технологии демонтажа, обеспечении безопасности этой технологии во избежание неоправданных расходов[410].

К сожалению, среди стран сегодня нет единогласия в таком важном вопросе, как регламентация удаления неиспользуемых искусственных сооружений. Еще в 1985 г. Комиссией государств-участников принятой в Осло Конвенции по предот-

---

[409] *Redden J.* Platform removal becomes international issue // 0fbhore. 1987. Vol. 48. No 2. P. 27—32.

[410] Law of the Sea. Report of Secretary General. UNA/4S/718. 20 Oct. 1988. Par. 56.5. Doc. MSC 52/26/15. P. 3, 4.

вращению загрязнения моря путем сброса веществ с судов и самолетов 1972 г. в Комитет ИМО по безопасности на море был представлен доклад, в котором содержалась просьба включить в программу мероприятий разработку критериев относительно порядка удаления покинутых и более не используемых платформ в целях обеспечения безопасности судоходства. Образованная рабочая группа не пришла к единому мнению относительно того, в какой мере другие интересы, помимо безопасности мореплавания, должны быть учтены при разработке руководства и стандартов по удалению морских установок и сооружений[411].

Национальные законы не характеризуются однообразием. Например, законодательства США и ФРГ требуют полного удаления выводимых из эксплуатации морских искусственных установок[412], а законы Великобритании[413] и Норвегии[414] допускают их частичное удаление. Вопрос о возможности принятия на этот счет единых правил обсуждался государствами — членами ИМО, однако достигнуть согласия пока не удается. Так, по мнению США, ИМО должна принять соответствующий документ, содержащий требование полного удаления покинутых и более неиспользуемых установок и сооружений для обеспечения безопасности мореплавания и других видов правомерного использования открытого моря, и рекомендовать ограниченные исключения из этого правила[415]. Правительство ФРГ, ссылаясь на федеральный акт о разработке недр от 13 августа 1980 г., также настаивает на полном удалении установок и сооружений по окончании эксплуатационной деятельности[416]. По мнению английского правительства полное удаление морских установок требуется там, где необходимо предотвратить неоправданное вторжение в другие виды использования моря, а когда нет риска для судоходства, рыболовства и защиты окружающей среды, вполне допустимым является их частичное удаление[417].

Резолюция ИМО А. 672 (16) устанавливает руководящие стандарты для удаления таких объектов, находящихся в пределах ИЭЗ и на континентальном шельфе. Прибрежное государство, под юрисдикцией которого находится установка или сооружение, должно обеспечить, чтобы последние были удалены полностью, если они более не используются для основной цели, для которой были первоначально спроектированы и установлены.

Суть изменения, вносимого руководством и стандартами в действующую норму морского права, состоит в том, что прибрежное государство по своему усмотрению может определять степень удаления покинутых и более не используемых искусственных установок и сооружений, принимая во внимание, что при этом должна обеспечиваться безопасность мореплавания, учтены интересы рыболовства и охраны морской среды.

Согласно КМП-82 любые покинутые и более не используемые установки и сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства. О глубине, местонахождении и размерах любых установок и сооружений, которые убраны не полностью, следует давать надлежащее оповещение. Следовательно, Конвенция допускает неполное удаление установок и сооружений.

С учетом высказанных выше суждений порядок установки, эксплуатации и удаления искусственно сооруженных в море конструкций, за исключением Района, осуществляется в соответствии с законодательством государства, на континентальном шельфе которого такая установка стационарно закреплена.

В подп. «b» п. 1 ст. 21 КМП-82 установлено, что в территориальном море прибрежное государство может принимать в соответствии с положениями Конвенции и другими нормами международного права законы и правила для защиты навигационных средств и оборудования, а также других сооружений или установок.

В ИЭЗ прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений (подп. «b» (i) ст. 56 КМП-82).

Условия сооружения искусственных островов, установок и сооружений вблизи от систем морских трасс и схем раз-

411 Doc. NAV 33/WP. 4/Rev., par. 5.
412 Doc. NAV 33/WP. 4/Rev. l.
413 Petroleum Act of 1987, Section 1 (4), (c).
414 The Norvegian Act of March 22 1985. No 2. Relating to Petroleum Activities.
415 Doc. NAV SS/7/1.
416 Там же.
417 Options for the Platform Abandonment. Note by United Kingdom Department of energy to IMO Sub-Committee on Safety Navigation, 33rd Section 6. 1987.

деления движения, содержатся в относящейся к основным условиям плавания в указанных районах резолюции IMO A. 572 (14), параграф 3.10 которой рекомендует правительствам обеспечивать так быстро, как это возможно, чтобы нефтяные вышки, платформы и другие сооружения не размещались без учета системы морских трасс, утвержденных IMO, или возле таких трасс. Если этого нельзя избежать, то схемы разделения движения судов изменяются в соответствии с руководством, данным в ч. 7 данной резолюции. В случае сооружения стационарных установок в районе, где имеются установленные схемы разделения движения, такие схемы изменяются окончательно; если будет признано необходимым, такое изменение может быть произведено через встречи в IMO.

Обязанность владельца оповещать о создании искусственных островов, установок и сооружений, а также убирать подобные объекты, если они больше не используются, вытекает из положений п. 3 ст. 60 КМП-82.

Резолюция IMO A. 672 (16) устанавливает руководящие стандарты для удаления таких объектов, находящихся в пределах ИЭЗ и на континентальном шельфе. Она же включает положения, обязывающие государство давать «надлежащее оповещение» о глубине, местонахождении и размерах любых установок и сооружений, которые убраны не полностью. Вместе с тем IMO может постановить, что решение, принятое с учетом глубины, местонахождения и размеров установок и сооружений не вполне отвечает требованиям п. 3 ст. 60 КМП-82 относительно обязательного удаления установок и сооружений, и потребовать их удаления.

Вокруг искусственных островов, установок и сооружений могут быть установлены «зоны безопасности» (п. 4 ст. 60 КМП-82). Резолюция IMO A. 671 (16) рекомендует правительствам принимать унифицированные правила для установления таких зон безопасности, а также включает приложение со специальными руководствами для прибрежных государств, принимающее во внимание характер и функции искусственных островов, установок или сооружений при определении зон безопасности вокруг таких объектов, как это указано в п. 5 ст. 60 КМП-82. Резолюция предусматривает, что прибрежное государство несет ответственность за распространение информации относительно искусственных островов, установок и сооружений и зон безопасности вокруг таких объектов. Указанная информация должна публиковаться в извещениях мореплавателям и, кроме того, стационарные установки и зоны безопасности вокруг них должны быть отмечены на морских картах.

Резолюция IMO A. 671 (16) предусматривает дополнительные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок и сооружений, как это определено в п. 6 ст. 60 КМП-82, и призывает государства принимать меры, направленные против нарушения зон безопасности и стандартов судоходства вблизи искусственных островов и сооружений и уведомлять государство флага о подобных нарушениях, совершенных его судами.

Деятельность по созданию, эксплуатации и использованию искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море России регулируется постановлением Правительства РФ от 19 января 2000 г. № 44, в котором определяется, что искусственные острова, сооружения и установки могут создаваться для любых целей, кроме целей, противоречащих законам и другим нормативным правовым актам РФ и международным договорам РФ, но не могут создаваться на признанных морских путях, имеющих существенное значение для судоходства, в границах особо охраняемых природных территорий и рыбохозяйственных заповедных зон внутренних морских вод и территориального моря РФ.

4.4. Правовой статус затонувших объектов

Среди многообразия объектов, находящихся на морском дне, с точки зрения международного права можно выделить объекты, представляющие историческую значимость и могущие быть идентифицированы как затонувшие суда, военные корабли, летательные аппараты и иное оборудование.

По оценкам специалистов по подъему затонувших кораблей, в настоящее время на дне морей и океанов находится

около 3 млн неидентифицированных кораблей. По данным *Northern Shipwrecks Database*, с 1500 г. по настоящее время только у побережья Северной Америке их зафиксировано 65 тыс. Чарльз Хоккинг в Словаре морских катастроф[418] упоминает о 12 542 парусниках и военных кораблях, затонувших с 1824 по 1962 г. По данным Национального музея археологии в Лиссабоне, с 1522 г. только в районе Азорских островов затонуло около 850 кораблей, не менее 90 из них — испанские галионы и 40 — португальские суда, ходившие в Индию[419].

Как правило, покоящиеся на дне старинные корабли представляют собой хранилища сокровищ, привлекающих внимание не только искателей приключений, но и тех, кто рассматривает работу на таких объектах серьезным бизнесом. В 1985 г. американец Мел Фишер обнаружил потерпевший кораблекрушение у побережья Флориды в 1622 г. испанский галион «Senora de Atocha» с золотом, серебром и драгоценностями на сумму в 400 млн долл. В 1986 г. одна из крупнейших международных компаний по аукционным продажам «Christie's» получила 16 млн долл. от продажи 3786 лотов, представлявших изделия из китайского фарфора и золотые слитки, поднятые с затонувшего в Китайском море в 1752 г. голландского судна «Geldermalsen», а в 1992 г. продажа китайского фарфора с обломков корабля у побережья Вьетнама принесла ей 7,2 млн долл.[420]

Работы на затонувших судах только в коммерческих целях противоречат интересам человечества, связанным с возможностью получения интереснейшей информации, способной открыть новые исторические факты или уточняющей обстоятельства уже известных событий. Так, археологические исследования «Пандоры», затонувшей у берегов Австралии в 1971 г., позволили лучше узнать историю бунта на корабле «Баунти» и эпизоды погони за восставшими. Поднятый со дна моря боевой корабль XVII в. «Васа» сегодня — одна из достопримечательностей Стокгольма, а подводные археологические раскопки в Бодруме (Турция) — одно из самых посещаемых мест в стране. И этот перечень далеко не исчерпывающий.

Международно-правовые нормы, регламентирующие работы на затонувших объектах, находятся в стадии формирования и адаптации к складывающейся практике. Озаглавленная «Археологические и исторические объекты, найденные в море» ст. 303 КМП-82 содержит два основных положения относительно таких объектов:

1) государства обязаны охранять археологические и исторические объекты, найденные в море;

2) государства должны сотрудничать в усилиях по охране таких объектов.

В КМП-82 пределы юрисдикции государства в отношении указанных выше объектов определены с учетом положений ст. 33, детерминировавшей «прилежащую зону», т.е. юрисдикция прибрежного государства в отношении «археологических и исторических объектов» не может распространяться за пределы 24 миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря. В целях борьбы с незаконной торговлей такими объектами прибрежное государство получило право оценивать действия по извлечению со дна моря в зоне своей компетенции как нарушение законов и правил, применимых к правовому режиму его территориального моря и прилежащей зоны.

К сожалению, КМП-82 оставила без ответа многие вопросы относительно юридического содержания понятия, порядка установления имущественного титула, статуса и иных вопросов, имеющих отношение к подъему и обороту указанных выше объектов.

В какой-то мере восполнить этот пробел могут некоторые положения Конвенции об охране подводного культурного наследия, принятой в Париже 2 ноября 2001 г. на Генеральной конференции ООН по вопросам образования, науки и культуры, которые направлены на кодификацию и развитие норм, касающихся охраны и сохранения подводного культурного наследия в соответствии с международным правом и практикой, включая Конвенцию ЮНЕСКО о мерах, направленных на запрещение и предупреждение незаконного ввоза, вывоза и передачи права собственности на культурные ценности от 14 ноября 1970 г., Конвенцию ЮНЕСКО об охране всемирного культурного и природного наследия от 16 ноября 1972 г., а также КМП-82.

---

[418] Dictionary of Disasters at Sea. 1969.
[419] URL: www.unesco.ru/news
[420] URL: www.hiking.ru

Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г. вступила в силу 2 января 2009 г. В отношении вновь присоединяющихся к ней государств или территорий она вступает в силу через три месяца со дня сдачи на хранение этим государством или территорией ратификационной грамоты или акта о принятии, одобрении или присоединении.

В ст. 1 указанной Конвенции к «подводному культурному наследию» относятся суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением; имеющие культурный, исторический или археологический характер, частично или полностью, периодически или постоянно находящиеся под водой на протяжении не менее 100 лет. Это, в принципе, дает нам основания детерминировать находящиеся на дне объекты как имеющие культурный, исторический или археологический характер и находящиеся под водой на протяжении не менее 100 лет, военные корабли и государственные суда и иные.

К общим принципам, применимым к указанным выше объектам, следует отнести:

1) необходимость сотрудничества государств — участников Конвенции в деле охраны подводного культурного наследия на благо человечества;

2) обеспечение охраны каждым государством в отдельности или совместно подводного культурного наследия с использованием для этого наилучших имеющихся в их распоряжении практически применимых средств в зависимости от возможностей;

3) обеспечение хранения, консервации и управления извлеченными объектами таким образом, который обеспечивает долговременное сохранение;

4) отказ от эксплуатации подводного культурного наследия в коммерческих целях;

5) обеспечение должного уважения ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах;

6) поощрение доступа к указанным объектам с целью наблюдения или документирования в целях информирования общественности о наследии, осознания ценности и охраны наследия, за исключением случаев, когда такой доступ не совместим с его охраной и управлением.

Любая деятельность в отношении подводного культурного наследия, к которой применима Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г., не подпадает под действие правил спасания или правил, относящихся к кладам, за исключением случаев, когда такая деятельность разрешена компетентными властями государства, не противоречит указанной Конвенции и обеспечивает в случае любого извлечения подводного культурного наследия его максимальную охрану. В соответствии с положениями ст. 7 Конвенции 2001 г. государства-участники в осуществление своего суверенитета имеют исключительное право регулировать и разрешать деятельность, направленную на подводное культурное наследие, в своих внутренних водах, архипелажных водах, территориальном море и в своих прилежащих зонах.

Ответственность за охрану подводного культурного наследия в своей ИЭЗ и на континентальном шельфе несет прибрежное государство. В случаях, когда гражданин такого государства или судно под его флагом обнаруживает в указанных выше районах своего или иностранного государства подводное культурное наследие или намеревается на таких объектах вести деятельность, гражданин или капитан судна обязаны информировать прибрежное государство о своих намерениях и действиях. Военные корабли и другие государственные суда или военные летательные аппараты, обладающие суверенным иммунитетом, использующиеся в некоммерческих целях, функционирующие в обычном для них режиме и не занимающиеся деятельностью, направленной на подводное культурное наследие, не обязаны сообщать об обнаружении объектов подводного культурного наследия. В то же время государства — участники рассматриваемой Конвенции путем принятия надлежащих мер обеспечивают соблюдение такими кораблями и летательными аппаратами конвенционных положений[421].

Государство, в ИЭЗ или на континентальном шельфе которого находится подводное культурное наследие, имеет

[421] Convention on the protection of the under water cultural heritage. General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. 31st session. Paris, 2001. Nov. Ст. 13.

право запрещать или разрешать любую деятельность, направленную на подводное культурное наследие, для предотвращения нарушения его суверенных прав или юрисдикции, установленных КМП-82 и Конвенцией об охране подводного культурного наследия 2001 г.

В случае обнаружения в своей ИЭЗ или континентальном шельфе объектов подводного культурного наследия или если имеется намерение осуществлять на этих объектах деятельность, прибрежное государство консультируется со всеми другими государствами, заявившими о своей заинтересованности относительно путей обеспечения наиболее эффективной охраны таких объектов, выступая при этом в качестве «координирующего государства», которое может:

а) осуществлять меры охраны;

б) выдавать все необходимые разрешения;

в) проводить любые необходимые предварительные исследования в отношении объектов подводного культурного наследия;

г) незамедлительно информировать о результатах работ Генерального директора, который, в свою очередь, незамедлительно предоставляет такую информацию другим заинтересованным государствам (ст. 10 Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г.).

Таким образом, координирующее государство может принимать все практически осуществимые меры и (или) выдавать все необходимые разрешения, в случае необходимости до консультаций, в целях предотвращения любой непосредственной опасности подводному культурному наследию вследствие деятельности человека или любых других причин, включая мародерство. Содействие других государств при принятии таких мер может быть запрошено.

В случае обнаружения объекта, относимого к подводному культурному наследию в Районе, государство, гражданин или капитан судна которого намереваются вести на таком объекте деятельность, обязано уведомить Генерального директора ЮНЕСКО и Генерального секретаря Международного органа по морскому дну об обнаружении или деятельности, о которых они были проинформированы (гражданином или капитаном) (ст. 11 Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г.).

Государства — участники Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г. приняли на себя следующие обязательства:

1) принимать меры по предотвращению ввоза на их территорию подводного культурного наследия, которое было незаконным образом экспортировано и (или) извлечено;

2) исключать торговые операции и незаконный оборот объектов подводного культурного наследия;

3) принимать меры для запрета использования своей территории, включая морские порты, а также искусственных островов, установок и сооружений, находящихся под их исключительной юрисдикцией или контролем, для целей содействия любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, осуществляемой в нарушение Конвенции;

4) изымать на своей территории объекты подводного культурного наследия, извлеченные незаконно, уведомлять о таком изъятии Генерального директора и другие государства, вести учет, охранять и принимать все разумные меры для обеспечения стабильного состояния изъятых объектов;

5) принимать все практически осуществимые меры по недопущению любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, осуществляемой в нарушение Конвенции со стороны своих граждан и судов под своим флагом.

Применяемые санкции за вышеприведенные нарушения устанавливаются внутригосударственным законодательством, однако принимаемые нормы должны быть адекватны по строгости наказания, с тем, чтобы эффективно обеспечивать соблюдение положений Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г., предотвращать нарушения, где бы они ни происходили, и лишать нарушителей выгод, извлекаемых ими из их противоправной деятельности.

Правовой статус затонувших военных объектов. Вопросы правового статуса затонувшего имущества, кораблей, судов и летательных аппаратов[422] также остались вне пределов регулирования КМП-82. Вместе с тем гибель военного корабля, летательного аппарата или иного военного объекта с членами экипажа как в бою, так и в мирное время образует на дне не просто могилу, а военное захоронение, попечение о котором должно осуществлять государство флага.

Применительно к настоящей книге под «затонувшим военным имуществом» следует понимать корабль (судно), летательный аппарат, принадлежащий вооруженным силам государства, их части и принадлежности, а также принадлежащее экипажу военное снаряжение и прочее имущество, дрейфующие под водой, находящиеся на дне или выброшенные на мелководье, банки или скалы, при условии утраты судовладельцем способности к их управлению.

Анализ известных случаев работ в местах гибели военных кораблей свидетельствует пусть пока о незначительной, но весьма важной и поучительной прецедентной практике, складывающейся по отношению к затонувшему военному имуществу.

Трагедия с российской атомной подводной лодкой «Курск» и осуществленные на лодке работы показали, что технический аспект судоподъема, на наш взгляд, уже достиг того уровня, когда проблема регулирования судоподъемных работ и иных работ на затонувших объектах требует вполне определенного международно-правового оформления.

Считается уже «академическим» случай подъема летом 1974 г. американским судном «Гломар Эксплорер» части советской подводной лодки, затонувшей в 1968 г. в тысяче миль северо-западнее от Гаваев. Советский Союз о факте и районе затопления (или катастрофы) официально не сообщал и вплоть до подъема отсека подводной лодки никаких официальных демаршей не предпринимал. Однако осенью 1980 г. при попытке подъема крейсера «Адмирал Нахимов», затонувшего в Корейском проливе во время русско-японской войны 1904—1905 гг., японской частной фирмой советская сторона заявила решительный протест, объявляя район гибели «Адмирала Нахимова» «военно-морским захоронением». Весьма поучительной, с точки зрения дальнейших умозаключений, явилась и практика спасательных работ в месте гибели советской атомной подводной лодки «Комсомолец» 7 апреля 1989 г.

Соотнося практику судоподъема со статусом различных категорий морских пространств, справедливо сделать следующие выводы:

1. Во внутренних, архипелажных водах и территориальном море вопрос судоподъема может быть решен только с получением разрешения прибрежного государства на проведение указанных работ.

2. В прилежащей зоне допустимо проведение судоподъемных работ с санкции прибрежного государства, с соблюдением санитарных или иных правил, вытекающих из законодательства государства, осуществляющего на эти пространства свою юрисдикцию.

3. В ИЭЗ и на континентальном шельфе иностранного государства судоподъемные работы не противоречат положениям КМП-82. Однако если характер их последствий угрожает или наносит ущерб биологическим или минеральным ресурсам указанных пространств, прибрежное государство вправе потребовать от бывшего судовладельца:

— ликвидации источника опасности;

— возмещения наносимого ущерба.

Непринятие мер по судоподъему указанного источника повышенной опасности может служить формальным основанием для принятия «страдающим» государством самостоятельных мер по ликвидации источника опасности.

В случае если достоверно установлено, что затонувшее в архипелажных водах или территориальном море государственное судно, военный корабль или летательный аппарат, принадлежащий иному государству, прибрежное государство информирует об обнаружении такого поддающегося идентификации объекта (п. 3 ст. 7 Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г.).

[422] В п. 8 ст. 1 Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г. под «государственными судами и летательными аппаратами» понимаются военные корабли и другие суда или летательные аппараты, которые принадлежали государству или эксплуатировались им и использовались в то время, когда они затонули, только в правительственных некоммерческих целях и которые идентифицированы в качестве таковых.

Правовой статус затонувшего военного имущества следует рассматривать в связи с конкретной стадией судоподъемных или иных подводных работ, например связанных с предотвращением выхода из корпуса корабля особо опасных веществ. Затонувший объект в процессе подводных или судоподъемных операций может находиться в следующих функциональных состояниях: на дне; на поверхности после судоподъема с обеспечением нахождения в водоизмещающем состоянии; погруженным на специализированный плавучий объект (например, типа самоходной баржи «Giant 4») или транспортное судно государства флага (или на иностранное судно).

Находясь на дне, вне зависимости от статуса района затопления, затонувший военный корабль (летательный аппарат) является собственностью государства флага или регистрации и остается под его суверенитетом, пока это государство формально от него не откажется. Вместе с тем затонувший корабль (судно) не может признаваться военным кораблем, так как в затонувшем состоянии лишен признаков, предусмотренных международным морским правом, в частности КМП-82, для таких морских объектов.

В КМП-82 содержится вполне определенное понятие «военный корабль», которое означает «судно, принадлежащее вооруженным силам государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе у правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине» (ст. 29 КМП-82).

Однако ситуация резко изменится, если удачно смоделировать подъем затонувшего корабля (судна) и придать ему положительную плавучесть для дальнейшей транспортировки. Потеряв статус военного корабля, поднятое судно становится объектом тех же норм, которым подчинены суда, находящиеся на некоммерческой службе, но с приобретением характеристики судна возникнет проблема юридического оформления такой функциональной трансформации, поскольку с учетом определений, зафиксированных в кодексах мореплавателей многих стран, включая и КТМ РФ, а также в МППСС-72, поднятый на поверхность корабль будет являться судном. Более существенным представляется вопрос о владельце такого судна. Применительно к российскому законодательству собственником такого судна может явиться как государство в лице ВМФ, так и государственный орган морского транспорта, кооперативная или общественная организация. Не вдаваясь далее в эту проблему, поскольку это вполне самостоятельный вопрос, заметим, что сразу же после подъема возникнут проблемы документального оформления права плавания под флагом конкретного государства: процедура подъема флага (и какого, если, например, по договору со спасателем последний должен на свой страх и риск отбуксировать судно в конкретный район или порт), регистрация судна и целый ряд других, связанных с этим вопросом. Подобные проблемы кажутся несколько искусственными, если можно было бы со стопроцентной гарантией утверждать, что транспортировка поднятого объекта будет безаварийной. В противном случае при совершении аварии, например вызванной столкновением с другим судном, в процессе транспортировки вопросы собственности, регистрации и другие неизбежно возникнут. Кроме того, если предположить, что затонувший корабль подпадает под понятие «ядерное судно», т.е. судно, оборудованное ЯЭУ, то на него, безусловно, будут распространяться нормы и международного атомного права.

Вместе с названными применительно к работам на затонувших объектах могут возникнуть и другие, не менее сложные проблемы. Как уже отмечалось выше, район гибели — не просто место катастрофы. По складывающемуся международному обычаю это место военно-морского захоронения, которое и в мирное время является, по сути, братской могилой военных моряков, погибших при выполнении служебных обязанностей.

Международные нормы практически не регулируют подобный процесс. Законодательство России[423] вопросы военно-морских захоронений также не рассматривает; этим же характеризуются законодательства и других государств. Из анализа

[423] См., например, Декрет СНК РСФСР «О кладбищах и похоронах» от 7 декабря 1918 г., ГК РФ, Корабельный устав ВМФ, Кодекс торгового мореплавания СССР 1968 г. или КТМ РФ, Санитарные правила устройства и содержания кладбищ №1600—77 и др.

зарубежных источников следует, что более подробно данная проблема раскрывалась в актах, изданных до Первой мировой войны[424]. В настоящее время эти вопросы частично разрешены в нормативных правовых актах, регламентирующих порядок службы на кораблях и судах ВМС. Например, известно, что американские моряки при подъеме части советской подводной лодки в районе Гавайских островов отдавали почести погибшим советским морякам по Уставу ВМС США. По-видимому, единственным источником предполагаемых правил может служить сложившаяся практика, основанная на давних морских традициях.

Попробуем обозначить некоторые вопросы общего характера, способные влиять на организацию работ, проводимых на военно-морском захоронении.

Очевидно, первым должен быть поставлен вопрос о том, уместно ли вообще каким-то образом затрагивать покой погребенных в океане моряков? Как известно, в случае гибели российской атомной подводной лодки «Курск» государство в лице высших органов государственной власти приняло решение о подъеме лодки, невзирая на многочисленные протесты родственников. Однако в связи с действиями ВМС США на советской подводной лодке К-129, затонувшей в Тихом океане в марте 1968 г., МИД СССР направил США ноту, в которой наряду с другим подчеркивалось: «Вы нарушили покой погибших моряков, осквернили их братскую могилу»[425]. В публикациях, связанных с попытками проведения несанкционированных работ на английском крейсере «Эдинбург», затонувшем в годы Второй мировой войны, отмечалось, что английская сторона объявила утонувший «Эдинбург» военным захоронением и, следовательно, никто из иностранцев не имел права нарушать вечный сон полусотни моряков, разделивших судьбу «Эдинбурга»[426].

Очевидно, что право государства принимать решения по судоподъему затонувших военных кораблей с погибшими членами экипажа должно быть законодательно регламентировано, ибо в противном случае судом подобные действия, без согласия родственников погибших, могут рассматриваться как «надругательство над могилой», предусматривающее уголовное наказание за несанкционированные действия в местах захоронений. Подобные нормы мы находим как в уголовном законодательстве России, так и в УК РСФСР (ст. 229) и уголовных кодексах некоторых других стран.

Вторая проблема носит терминологический характер и заключается, прежде всего, в детерминации понятия «военно-морское захоронение», поскольку наряду с этим понятием, в связи с рассматриваемыми действиями, в нормативных документах встречаются и такие, как «братская могила», «могила»[427], «место погребения»[428], «кладбище»[429], «памятные места славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота»[430].

Чем они различаются? Каково их толкование? Ни международно-правовые акты, ни нормативные акты РФ официального толкования вышеназванных терминов не дают, равно как не определяют правовой статус захоронений вообще и с военнослужащими в частности применительно к мирному или военному времени.

Между тем, конечно, разграничение таких понятий имеет практическое значение с точки зрения правил захоронения, содержания захоронений, права собственности на захоронение, учета прав родственников, ритуала памяти, источника финансирования расходов и т.п.

На наш взгляд, затонувший военный корабль, а также судно (независимо от характера времени: мирный или военный, с членами экипажа или без них, правового статуса вод, где затонул корабль (судно)), в большей степени имеет основания обозначаться «военным захоронением».

---

[424] См., например, Устав торгового мореплавания итальянского королевства. СПб. : тип. морского министерства, 1877; Свод английских морских торговых постановлений 1871 г. СПб. : Изд. С.-Петерб. морского ведомства, 1872 и др.

[425] См.: *Бурбыга Н.* Подводная лодка из бухты «Могила». К-129 на связь не вышла // Известия. 1992. 4, 7, 8, 10 июля.

[426] См.: *Измайлов И.* Золотые слитки со дна океана // Техника молодежи. 1982. №2. С. 28—29.

[427] См., например, Женевскую Конвенцию об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях 1949 г. (ст. 17).

[428] См.: Дополнительный протокол I к Женевским конвенциям 1949 г., касающихся защиты жертв международных вооруженных конфликтов (ст. 34).

[429] См.: Правила содержания и эксплуатации кладбищ Ленинграда и его пригородов (ст. 2). Причем кладбища подразделяются на действующие, полузакрытые, закрытые, мемориальные, воинские, братские.

[430] См.: Приказ Главнокомандуюшего ВМФ от 19 декабря 1986 г. №310.

Под «**военно-морским захоронением**» мы предлагаем понимать *официально объявленный государством (или судовладельцем, если таковой является органом государства) район затопления корабля (судна), летательного аппарата или иного объекта, вместе с которым погребены военнослужащие вооруженных сил*.

На военно-морское захоронение распространяется юрисдикция государства флага затонувшего корабля (судна) или летательного аппарата, и ни одно государство, физическое или юридическое лицо не вправе без согласования с последним проводить какие-либо судоподъемные или иные подводные работы на таком объекте, за исключением случаев, когда затонувший объект угрожает или является источником загрязнения морской среды, а бывший судовладелец устраняется от работ по демпфированию существующей опасности.

Представляется, что для формально юридического отнесения места гибели к военному захоронению могут служить критерии определения понятия «военный корабль», содержащегося в ст. 29 КМП-82, а именно: принадлежность погибшего судна к вооруженным силам какого-либо государства; наличие документов, подтверждающих, что корабль в момент гибели находился под командованием офицера, состоявшего на службе правительства государства, идентифицирующего погибшее судно; наличие на судне останков военнослужащих, формировавших его экипаж.

По нашему мнению, на военное захоронение:

— сохраняется право собственности государства независимо от срока давности;

— распространяется юрисдикция государства флага корабля (судна).

Ни одно физическое или юридическое лицо не вправе без согласования с государством флага затонувшего корабля (судна) проводить какие-либо работы на таком корабле (судне).

Здесь мы лишь обозначили некоторые слагаемые правового статуса военного захоронения, и такой термин, равно как и определение его правового статуса, нуждается в международно-правовом закреплении.

К другим проблемам общего характера, только на первый взгляд кажущимся второстепенными, следует отнести проблемы оказания воинских почестей при погребении в случае подъема затонувшего корабля (судна). Назовем некоторые из них: надо ли отдавать почести, каков их ритуал, где проводить погребение в случае подъема судна и идентификации тела члена экипажа (в море или на берегу)[431], как проводить после этого захоронение (индивидуально или коллективно), по законам (правилам) государства флага затонувшего объекта или государства флага регистрации спасателя[432]?

Анализ международно-правовых актов и внутригосударственного законодательства показывает, что прямых ответов на поставленные вопросы они не содержат, однако, вместе с тем, позволяют выделить ряд принципиальных соображений, о которых, как нам представляется, уместно заметить и в настоящем параграфе.

В ст. 17 упоминавшейся Женевской конвенции об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях 1949 г. от сторон, находящихся в конфликте, требуется погребение погибших «с честью» и «если возможно, согласно обрядам религии, к которой они принадлежат, а также чтобы могилы уважались, были сосредоточены, по возможности, согласно национальности умерших, содержались надлежащим образом и отмечались таким образом, чтобы всегда можно было их разыскать».

Что касается места захоронения, то в ст. 16 Конвенции о применении к морской войне начал Женевской конвенции содержится положение о том, что воюющие стороны будут «следить за тем, чтобы их погребению на суше *или в море* (выделено автором. — *А. С.*) предшествовал внимательный осмотр их трупов»[433]. В ст. 20 Женевской конвенции об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море 1949 г. фиксируется, что стороны,

---

[431] Из шести подводников, поднятых американскими моряками с подводной лодки К-129, только у троих удалось установить имена и фамилии по сохранившимся документам (из беседы Г. Киссинджера с послом СССР в США А. Добрыниным (см.: *Турченко С., Гладкевич Ю.* Операция «Дженифер» // Библиотечка «Красной Звезды». № 11/551. 1991. С. 27).

[432] Например, известно, что американские моряки при подъеме части советской подводной лодки К-129 в районе Гавайских островов отдавали почести погибшим советским морякам по Уставу ВМС США.

[433] *Овчинников И. А.* Сборник действующих трактатов, конвенций и других международных актов, имеющих отношение к военному мореплаванию. Пг. : тип. Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1914. С. 744.

находящиеся в конфликте, примут необходимые меры для того, чтобы погребение в море производилось, насколько это возможно, индивидуально.

Таким образом, обобщая сказанное в отношении места погребения, отметим, что международные нормы допускают захоронение как в море, так и на берегу, по возможности индивидуально, согласно национальным обрядам.

В Уставе гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил РФ зафиксировано, что погребение умерших военнослужащих производится либо по месту их службы, либо вне его. Корабельный устав ВМФ требует, чтобы тела умерших или погибших в бою на корабле были погребены на берегу. Только при невозможности соблюсти это правило тела предаются морю. В мирное время погребение в море умерших (погибших) военнослужащих производится с разрешения командующего флотом.

Другим, хотя в большей степени внутренним, вопросом является выбор обряда или ритуала погребения. В уже упоминавшихся действиях американского флота при погребении останков советских моряков с подводной лодки К-129 ритуал выглядел следующим образом. На американском судне был выстроен на юте личный состав; из корабельных динамиков звучал гимн Советского Союза. Перед строем на металлических тележках лежали шесть человеческих тел, обшитых парусиной и покрытых бело-голубыми военно-морскими флагами СССР. Тележки поочередно скатывались и опрокидывались с телами в море, сопровождаемые при этом троекратным салютом. Затем в такт музыки на воду был опущен пурпурно-зеленый венок. Вахтенный офицер записал в журнал событий: «Широта 40° северная, долгота 180° восточная. Произведен ритуал захоронения шести советских моряков-подводников по морскому обычаю их страны»[434].

А вот как описывает К. М. Станюкович в рассказе «Между своими» ритуал похорон матроса в море. «Труп его одели в полный матросский костюм и ранним утром вынесли наверх, на шкафут, и положили на доске, лежавшей на козлах. Перед обедом, в присутствии капитана, офицеров и всей команды была отслужена священником панихида. После панихиды все подходили прощаться с усопшим. Флаг с утра был приспущен, в знак того, что на судне покойник. К вечеру труп зашили в парусиновый мешок, плотно охватывавший мертвое тело, к ногам привязали ядро, и после отпевания и отдачи воинских почестей, при глубоком молчании команды, четыре матроса понесли усопшего на доске к борту корвета, наклонили доску, и труп молодого матроса с легким всплеском исчез в прозрачной синеве океана»[435]. Американский и английский опыт мало чем отличаются от приведенного и добавляет к последнему минуту молчания[436].

По-видимому, международно-правовое регулирование погребения вряд ли уместно, ибо ритуалы прощания и похорон с умершим наитеснейшим образом связаны с морально-этическими и религиозными основами национального самосознания.

Что касается российских правил, то ритуал отдания воинских почестей при погребении, содержащийся в Корабельном уставе ВМФ, Уставе гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил РФ, распространяется на военнослужащих, которые погибли (умерли) во время службы на корабле (в части) и подлежат погребению впервые. Ситуаций, когда корабль (судно) затонул вместе с членами экипажа и останки перезахораниваются, ни Корабельный устав ВМФ, ни Устав службы на судах обеспечения ВМФ, ни КТМ РФ, ни другие законодательные или служебно-распорядительные документы не содержат. При организации похорон в море Корабельный устав ВМФ РФ требует создания специальной комиссии (ст. 706), согласования порядка похорон со старшим морским начальником (командиром военно-морской базы) (ст. 712), построения личного состава и исполнения траурного марша (ст. 711), приспускания военно-морского флага (ст. 708) и использования военно-морского флага для покрытия гроба (ст. 710).

В качестве выводов по главе следует констатировать, что морское право не детерминирует большинство из используемых в КМП-82 морских объектов. Достаточно подробно КМП-82 наполняет юридическим содержанием понятие «военный корабль». Вместе с тем анализ договорных источников морского права позволяет определить основные правила,

---

[434] См.: *Турченко С., Гладкевич Ю.* Операция «Дженифер» // Библиотечка «Красной звезды». 1991. №11/551. С. 17.
[435] *Станюкович К.* Собр. соч. : в 10 т. М., 1977. Т. 3. С. 126—127.
[436] *Сорокажердьев В.* Все золото «Эдинбурга» // Флаг Родины. 1992. 12, 13 марта.

которые следует применять в отношении к государственным и коммерческим судам, летательным аппаратам, искусственным установкам и иным сооружениям. Ключевой остается проблема юрисдикции в отношении судов и иных объектов прибрежного государства, нарушающих, по его мнению, установленные им правила и нормы.

ГЛАВА 5.
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание основных международно-правовых норм по обеспечению безопасности мореплавания, дипломированию и подготовке экипажей;

— **уметь** практически применять навигационные предупреждения для оценки безопасности мореплавания в конкретном географическом районе;

— **владеть** умением анализа практического применения нормативных актов, издаваемых международными организациями, деятельность которых нацелена на обеспечение безопасности морепользования.

Применительно к настоящей книге термин «деятельность» используется для обозначения всех известных видов деятельности человека в морской среде. Вполне понятно, что рамки настоящего издания не позволяют исследовать их во всем существующем многообразии, а потому мы сосредоточим внимание лишь на наиболее важных, затрагивающих интересы большинства пользователей морских пространств.

5.1. Общие вопросы обеспечения безопасности судоходства и иных форм эксплуатации морских пространств

Каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности на море судов, плавающих под его флагом. Общие требования по обеспечению безопасности на море закреплены в КМП-82, согласно которой каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, должно принимать меры для обеспечения безопасности на море, в частности в том, что касается конструкции, оборудования и годности судов к плаванию, комплектованию, условий труда и обучения экипажей.

В число указанных выше входят меры, необходимые для того, чтобы каждое судно (корабль) перед регистрацией (а в дальнейшем — через соответствующие промежутки времени):

— инспектировалось квалифицированными судовыми инспекторами;

— имело на борту морские карты, мореходные издания и приборы, какие необходимы для безопасности плавания;

— имело на борту экипаж, где бы капитан (командир), офицеры и матросы были ознакомлены с международными правилами по охране человеческой жизни на море.

Для безопасности мореплавания также приняты международные нормы, направленные на создание единых требований по их загрузке, организации судоходства в районах интенсивного мореплавания, предупреждению столкновения, обеспечению связи, а также по организации поиска и спасания.

Кроме того, для безопасного морепользования особое значение имеет соблюдение международных правил по предупреждению мореплавателей о проводимых учениях, стрельбах и других видах военно-морской деятельности, традиционно составляющих основу отрабатываемых в море элементов боевой подготовки.

Отдельную группу составляют соглашения, призванные обеспечить предотвращение инцидентов и опасной военной деятельности в процессе военного мореплавания.

5.1.1. Международно-правовые требования к конструкции и оборудованию судов

Основным международным соглашением, устанавливающим требования к конструкции и оборудованию судов, является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, принятая в Лондоне 17 февраля 1978 г. Конвенция вступила в силу 28 мая 1980 г. и в отношениях между сторонами заменила Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1960 г.

Конвенция устанавливает требования к конструкции судна, спасательным средствам, радиотелеграфии и радиотелефонии, безопасности мореплавания, перевозке зерна и опасных грузов, эксплуатации судов с ЯЭУ (ядерные суда), а также в отношении противопожарной защиты, снабжения судов спасательными шлюпками (плотами) и иными плавучими спасательными средствами.

Согласно Конвенции все суда вместимостью 1600 регистровых т и более должны иметь радиолокационную станцию, тип которой одобрен правительством. Эти же суда, совершающие международные рейсы, должны иметь радиопеленгатор и, кроме магнитного компаса, гирокомпас. Также суда обязаны иметь откорректированные карты, лоции, описания маяков и огней и все другие навигационные пособия, необходимые для предстоящего рейса, а также МСС-65.

Радиотехнические средства, установленные на каждом корабле (судне), находящемся в море, должны обеспечивать:

— прием оповещений о бедствии в направлении «берег — судно»;

— передачу и прием оповещений о бедствии в направлении «судно — судно»;

— передачу и прием сообщений для координации поиска и спасания;

— передачу и прием информации по безопасности на море.

Кроме технической готовности корабельная организация должна обеспечивать несение вахт для непрерывного наблюдения:

а) на канале 70 УКВ ЦИВ и на частоте бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц;

б) на частотах бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ 2187,5 кГц и 8414,5 кГц, а также, в зависимости от времени суток и географического положения корабля, на одной из частот бедствия и обеспечения безопасности ЦИВ: 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц;

в) на каждом корабле, находящемся в море, непрерывное слуховое наблюдение на 16-м канале УКВ.

Таким образом, каждое судно, находящееся в море, должно быть оснащено оборудованием, позволяющим вести радионаблюдение за передачами информации о безопасности на море (на соответствующей частоте или частотах, на которых такая информация передается, для района, в котором судно находится), осуществлять сбор, изучение и распространение метеорологических данных. Все суда должны иметь необходимые откорректированные карты, лоции, описания маяков и огней, извещения мореплавателям, таблицы приливов и все другие навигационные пособия для предстоящего плавания.

Применительно к коммерческим судам, кроме того, действуют требования, которые нацелены на унификацию правил по грузовому освидетельствованию судна, предполагающего заходы в иностранные порты. В соответствии с международными стандартами, установленными принятой в Лондоне 5 апреля 1966 г. и вступившей в силу 21 июля 1968 г. Конвенцией о грузовой марке 1966 г., на борту каждого судна после осуществления соответствующего освидетельствования должны быть нанесены грузовые марки. Указанная Конвенция распространяется на суда, совершающие международные рейсы, за исключением военных кораблей, рыболовных судов, прогулочных яхт и судов менее 24 м длиной.

Применяются следующие грузовые марки, определяющие минимальную высоту надводного борта, которую должно

иметь судно:

— летняя;

— зимняя;

— зимняя для Северной Атлантики;

— тропическая;

— для пресной воды.

Каждому судну выдается международное свидетельство о грузовой марке или международное свидетельство об изъятии для грузовой марки по установленной Конвенцией форме. Эти свидетельства должны признаваться другими участниками Конвенции. Вместе с тем судно может быть подвергнуто в иностранном порту со стороны должностных лиц контролю, цель которого установить, действительно ли судно не загружено сверх разрешенных пределов и соответствует ли расположение грузовой марки выданному свидетельству, а также не подвергалось ли оно таким существенным изменениям, вследствие которых явно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни. В последнем случае запрещается выход в море, о чем немедленно информируется консул или дипломатический представитель государства, под флагом которого судно плавает.

В декабре 2000 г. на 73-й сессии Комитета IMO по безопасности на море была одобрена новая редакция гл. 5 («Безопасность мореплавания») Конвенции SOLAS. Из принципиальных изменений следует отметить то, что положения указанной главы впредь будут распространяться на все суда, плавающие в море, независимо от типа и назначения (вместимостью 150 регистровых т и менее), совершающие как международные, так и местные рейсы, включая как грузовые, так и рыболовные суда (за исключением военных кораблей).

Кроме навигационного оборудования, предусмотренного требованиями правила 19 SOLAS, суда, совершающие международные рейсы, должны быть оснащены прибором регистрации данных о рейсе, или «черным ящиком»), который устанавливается:

— на всех новых пассажирских судах, построенных после 1 июля 2002 г.;

— на существующих пассажирских паромах типа «Ro-Ro», построенных до 1 июля 2002 г., не позднее первой проверки (после 1 июля 2002 г.);

— на других типах пассажирских судов, построенных до 1 июля 2002 г., — не позже 1 января 2004 г.;

— на всех остальных новых непассажирских судах вместимостью более 3000 регистровых т, построенных после 1 июля 2002 г.

Правило 19.1.2.4 наряду с классическим требованием по оснащению всех судов независимо от их размера официально изданными морскими навигационными бумажными картами содержит и возможность их замены на электронные карты. При этом и бумажные, и электронные карты должны обеспечивать выполнение предварительной прокладки и осуществление контроля за текущем положением судна во время рейса. Используемая картографическая информация в соответствии с правилом 27 должна быть адекватной требованиям мореплавания и надлежащим образом откорректирована на уровень современности. Таким образом, из текста правила 19 следует, что электронная картографическая система может использоваться на судах любого размера, но при этом она должна удовлетворять технико-эксплуатационным требованиям IMO, изложенным в резолюции А. 817 (19), и иметь одобрение национальной морской администрации.

Решение задачи точности кораблевождения должно обеспечиваться за счет внедрения на судах аппаратуры глобальной навигационной спутниковой системы (далее — ГНСС), которая должна стать основой судового навигационного комплекса. В случае оснащения судна аппаратурой ГНСС правило 19 допускает возможность отказа (демонтажа) от использования радиопеленгатора, который признан устаревшим. В качестве ГНСС сейчас могут использоваться американская глобальная система позиционирования (англ. — Global Positioning System (GPS)) и российская глобальная навигационная спутниковая система

(далее — ГЛОНАСС), получившие одобрение IMO, однако все же не обеспечивающие в настоящий момент в должной мере необходимую для плавания в узкостях точность обсервации. Совместное использование обеих систем (GPS и ГЛОНАСС) может повысить точность обсерваций до 15—20 м. Хотя и этой точности для плавания в зонах интенсивного судоходства или узкости недостаточно, данный недостаток компенсируется установлением дополнительной дифференциальной подсистемы ГНСС, способной повысить точность определения места до 5—10 м.

Сегодня в мире используется более 300 таких станций, а в перспективе для повышения точности навигационных определений можно будет также использовать широкозонные подсистемы WAAS, EGNOS и MTSAT, которые в настоящее время создаются США, Европой и Японией.

Первые станции России установлены в районах портов Санкт-Петербург и Новороссийск и в западном секторе Арктики. Всего планируется установить около 30 таких станций.

В заключительной части гл. 5 Конвенции SOLAS содержатся требования, касающиеся судового рулевого привода, устройства для передачи лоцмана, обеспечения видимости с навигационного мостика, использования МСС-65, передачи спасательных сигналов и сигналов бедствия, а также других сообщений об опасностях, наблюдаемых в море.

Судовые навигационные комплексы, которые будут в ближайшее время применяться на морских судах в соответствии с требованиями Конвенции SOLAS, позволят существенно повысить точность и надежность судовождения и обеспечить более высокий уровень безопасности мореплавания. В совокупности они должны будут полностью удовлетворять требованиям к навигационному обеспечению судоходства, разработанным IMO и изложенным в ее резолюциях, а это значит, что точность определения места судна как в океане, так и в прибрежных водах и узкостях не должна быть хуже 10 м. Надежность судовождения должна составлять 99,8%.

5.1.2. Международно-правовые основы организации обеспечения безопасности мореплавания

Безопасность мореплавания, кроме технической готовности корабля к плаванию, обеспечивается целым комплексом мер, включающих подготовку экипажей, оборудование районов интенсивного судоходства средствами навигации, организацию оповещения мореплавателей о морских опасностях, поддержание и развитие в акваториях портов и проливных зон системы навигационного оборудования, в том числе радионавигационных систем, маяков, светящих и несветящих навигационных знаков и огней, плавучих предостерегающих знаков (буи и вехи), уточнение картографической информации в связи с происходящими изменениями в навигационно-гидрографической обстановке, гидрометеорологические и другие средства.

Анализ международно-правовых норм позволяет сформулировать основные направления правового обеспечения безопасного использования морских пространств в целях навигации, промысла и морских научных исследований.

Руководящие принципы и критерии, разработанные IMO в целях принятия мер по установлению судоходных путей, излагаются в Общих положениях IMO об установлении путей движения судов (резолюция А. 572 (14) Ассамблеи IMO с последующими поправками). Эти меры включают: системы разделения движения судов (далее — СРД), двусторонние пути, рекомендованные пути, районы, которых следует избегать, зоны прибрежного плавания, районы кругового движения, районы повышенной осторожности плавания и глубоководные пути. Информация о недавно принятых или недавно измененных СРД и аналогичных мерах по установлению путей движения приводится в приложении к докладу Комитета по безопасности на море, распространяемом на его ежегодных сессиях[437].

5.1.3. Требования по подготовке экипажей

[437] См., например: п. 153, 155. MSC 73/21/Add. 3.

Практика организации и осуществления судоходства свидетельствует, что самая сложная проблема обеспечения безопасности мореплавания связана с подготовкой экипажа. В соответствии с Конвенцией SOLAS правительства обязаны принимать меры по укомплектованию судов экипажами в надлежащем количестве и должной квалификации. Однако из-за различных требований и уровня подготовки, существующих в разных государствах, до последнего времени надлежащая безопасность мореплавания не обеспечивалась.

Для ликвидации этого пробела в рамках IMO была разработана и 7 июля 1978 г. подписана Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, вступившая в силу 28 апреля 1984 г., которая в целях охраны человеческой жизни и сохранности имущества на море, а также защиты морской среды устанавливает требования к квалификации экипажей и готовности их к выполнению своих обязанностей. Конвенция применяется к морякам, работающим на морских судах, за исключением военных[438] и рыболовных, прогулочных яхт и некоторых других, и определяет основные принципы несения ходовой, навигационной, машинной вахт, несения радиовахты и обслуживания радиооборудования. Конвенция устанавливает обязательные минимальные требования для дипломирования судоводителей, механиков, радиоспециалистов, специалистов по спасательным шлюпкам и плотам, а также минимальные знания, необходимые для получения дипломов соответствующих специалистов: капитана и старшего помощника, вахтенного помощника, старшего и второго механиков, вахтенного механика, радиоспециалистов и т.д. В правиле 14 рассматриваемой Конвенции содержится общее требование об обязательном укомплектовании судов надлежащем количеством экипажа и его должной квалификации. Более детально принципы укомплектования судов экипажами изложены в резолюции IMO A. 481 (XII) и других документах IMO. При этом в правиле 14 подчеркнута необходимость установления на судне единого рабочего языка, который понимают все члены команды и на котором должны быть подготовлены все рабочие руководства и инструкции, а также отмечена целесообразность использования английского языка на мостике для радиосвязи с другими судами и общения с лоцманом.

В 2010 г. к Конвенции были приняты поправки, получившие название «манильские». Более подробно об этом рассказывается в части II настоящего учебника.

5.1.4. Международные правила предотвращения столкновения судов в море

Международные правила предотвращения столкновения судов в море — несомненное достижение международного морского сообщества. Как многие годы ранее, так и теперь МППСС-72 позволяют не только уверенно «расходиться» в открытом море, но и учитывать особенности мореплавания, возникающие в районах интенсивного судоходства, где КМП-82 предоставила возможность прибрежным государствам принимать законы, в том числе и в отношении регулирования движения судов, защиты навигационных средств и оборудования, кабелей и трубопроводов. Однако этот порядок сложился не сразу. Дошедшие до нас памятники древних законов свидетельствуют о том, что пользователи морских пространств издавна стремились к установлению правил судоходства, направленных на предупреждение столкновений.

К середине XVII в. морские обычаи начали проявляться в виде положений национальных морских законов (например, в навигационном акте Кромвеля 1651 г., ордонансе Людовика XIV 1681 г., навигационном акте прусского конвента 1794 г.), в которых были сформулированы правила плавания парусных судов; в частности, обязанность идущего полным ветром судна уступить дорогу другому, идущему круто к ветру, признавалась универсальной нормой.

Появление в начале XIX в. паровых судов и связанный с этим рост морских происшествий обусловили необходимость разработки специальных правил, которые надежно обеспечили бы безопасное расхождение судов в море.

По-видимому, первый свод правил о предотвращении столкновения судов в море был опубликован в 1840 г. англий-

[438] Государства, принявшие обязательства по Конвенции (к ним относится и Россия), должны издать для своих военных кораблей правила, соответствующие установленным международным требованиям.

ской лоцманской корпорацией «Trinity House» и был признан подлежащим применению судом Адмиралтейства. Отдавая должное усилиям и, во многом, первенству англичан по кодификации Правил безопасности судоходства, все же заметим, что в 1837 г. в России уже были изданы Правила для плавания казенных и частных пароходств во всех проходах и реках Российской империи, установившие общие положения о расхождении судов на судоходных путях страны.

Динамика развития парового флота способствовала кодификации действующих и принятию новых норм. Так, в 1846 г. Английское адмиралтейство принимает правило, обязавшее паровое судно, проходящее мимо другого, оставлять последнее по своему левому борту; в конце 1847 г. английский парламент принимает закон, установивший единообразие в несении судовых огней, а в 1858 г. обязательным было объявлено пользование свистком (для паровых судов) и горном или колоколом (для парусных судов) для подачи туманных сигналов.

В 1863 г. в Англии после предварительных консультаций с французским правительством утверждается свод из 20 правил (в 1864 г. эти правила принимаются к исполнению в США), явившихся, по сути, прототипом будущих международных правил, годом рождения которых является 1889, когда на международной Вашингтонской конференции были приняты Правила предупреждения столкновения судов в море, вступившие в силу в 1897 г.

Указанные Правила «трудились» на обеспечение морской безопасности вплоть до 1948 г., когда их заменили нормы, принятые на Международной конференции по охране человеческой жизни на море. Однако под воздействием научно-технического прогресса, позволившего внедрить почти на всех крупных судах радиолокацию, новых спасательных средств и технологий кораблестроения уже в 1960 г. были приняты новые международные правила, которые распространялись на все суда и гидросамолеты, независимо от их флага и национальной принадлежности. Указанные правила основной акцент делали на вопросы судовождения, содержали термины, которые нуждались в более четком толковании, не регламентировали организацию плавания в узкостях и на подходах к портам.

С целью обеспечения нового уровня безопасности на море в 1972 г. в Лондоне состоялась Международная конференция по пересмотру существовавших правил. Конференция закончилась принятием МППСС-72, которые вступили в силу в 1977 г. и распространяются на все суда в открытом море и соединенных с ним водах, где могут плавать морские суда. Правила не препятствуют действию особых национальных норм, установленных соответствующими властями относительно плавания на акваториях рейдов, портов, на реках, озерах, по внутренним водным путям, соединенным с открытым морем, по которому могут плавать морские суда.

5.1.5. Установление систем разделения движения судов в районах интенсивного судоходства

Системы разделения устанавливаются для облегчения принятия решения по расхождению судов в районах интенсивного судоходства на основании законодательных актов прибрежных указанным районам государств.

Прибрежное государство в случае необходимости, с учетом безопасности судоходства может потребовать от иностранных судов, осуществляющих право мирного прохода в его территориальных водах, пользоваться такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые может установить или предписать для регулирования прохода судов, однако при этом оно должно принимать во внимание рекомендации IMO, особые характеристики некоторых судов и интенсивность движения. Кроме того, согласно принятым международным правилам[439] положения национальных актов не могут вступать в силу ранее объявленной правительством, предложившим эту систему, даты, которая не должна устанавливаться ранее четырех месяцев после принятия системы разделения. Причем «Извещения мореплавателям», содержащие сведения для корректуры карт с учетом принятых изменений, должны быть выпущены достаточно заблаговременно. В случае если любая часть устанавливаемой системы лежит вне территориального моря государства-установителя, последнее должно прокон-

[439] См., например, резолюцию IMO A. 378 (X) от 14 ноября 1979 г.

сультироваться с IMO, чтобы эта система могла иметь международное использование. Если по какой-либо причине правительство решает не представлять в IMO систему разделения движения, оно должно четко показать систему разделения на картах, а в пособиях мореплавателям указать правила ее использования.

Сведения обо всех временных изменениях той или иной системы разделения движения должны направляться как в IMO, так и в национальные гидрографические службы для своевременного оповещения мореплавателей не позже чем за 120 дней до установки оборудования в пределах системы разделения движения.

5.1.6. Международные правила связи

Международные правила по осуществлению электросвязи закреплены в Уставе и Конвенции Международного союза электросвязи, которые были подписаны 22 декабря 1992 г. (Женева) и вступили в силу 1 июля 1994 г.[440] Положения указанных документов детализированы в Административном регламенте (Регламент радиосвязи и Регламент международной электросвязи), который дополняет Устав и Конвенцию.[441] В упращеном виде правила электросвязи представлены на рис. 22.



Рис. 22 Правила электросвязи

В основе правил электросвязи лежит порядок распределения частот между радиослужбами, а также частот радиоспектра, нормы радиоизлучения, меры борьбы против помех и правила работы радиослужб. Международные службы электросвязи должны предоставлять абсолютный приоритет всем сообщениям, касающимся безопасности человеческой жизни на море. Радиостанции обязаны принимать с предоставлением абсолютного приоритета вызовы и сообщения о бедствии, откуда бы они ни исходили, и таким же образом отвечать на эти сообщения и немедленно принимать по ним требуемые меры.

Проблемы международно-правовой регламентации использования радиоэлектронных систем достаточно подробно освещены в изданиях как отечественных, так и зарубежных авторов прошлых лет[442], поэтому в настоящей книге рассматри-

[440] В Устав и Конвенцию Международного союза электросвязи после их принятия в 1992 г. вносились поправки полномочными конференциями (Киото, 1994 г.; Миннеаполис, 1998 г., и Марракеш, 2002 г.). Эти поправки вступили в силу, соответственно, 1 января 1996 г., 1 января 2000 г. и 1 января 2004 г.

[441] Последний вариант Регламента радиосвязи был подписан 4 июля 2003 г. (Женева), а большинство его положений вступили в силу 1 января 2005 г. Регламент международной электросвязи был подписан 9 декабря 1988 г. (Мельбурн) и вступил в силу 1 июля 1990 г.

[442] См.: *Зябкин А. И.* Международно-правовые основы использования радиоэлектронных систем в процессе военного мореплавания. Л. : ВМА, 1988; *Кири-*

ваются лишь отдельные аспекты проблемы.

Опыт мореплавания свидетельствует о том, что, несмотря на все большее внедрение радиосвязи с иностранными судами и береговыми службами, при существующих языковых барьерах, зрительная связь продолжает оставаться одним из основных источников получения предостерегающей информации и обозначения намерений при плавании и осуществлении иной деятельности на видимости у иностранных кораблей и судов.

Основную нагрузку по осуществлению связи между кораблями и судами разных флагов в море продолжает нести МСС-65, разработанный в период 1961—1964 гг. специальным подкомитетом Межправительственной морской консультативной организации (в настоящее время — ИМО), в которую входили представители Аргентины, Великобритании, Греции, Италии, Норвегии, СССР, США, Франции, ФРГ и Японии. Этот документ был принят на 4-й Ассамблее ИМСО 27 сентября 1965 г. и введен в действие 1 апреля 1969 г.

Действующий главным образом для поддержания связи в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море МСС-65 обеспечивает смысловую кодировку флажными и световыми сигналами необходимой для мореплавателей информации, включая намерения маневра, согласия, движения, буксировки, вплоть до вопросов оказания медицинской помощи. Он построен на принципе, согласно которому каждый сигнал имеет завершенное смысловое значение и может применяться для осуществления сигналопроизводства всеми способами связи, включая радиотелефон и радиотелеграф.

Состоит МСС-65 из правил пользования сводом, таблиц однобуквенных сигналов, таблиц сигналов по отдельным темам, таблиц цифровых дополнений и медицинского раздела.

Свод для его успешного использования предполагает отличные знания международного флажного семафора и, как минимум, если не английского языка, то непременно латинского алфавита.

Кроме того, в соответствии с соглашениями по предотвращению инцидентов и опасной военной деятельности за пределами территориальных вод государств в повседневной деятельности приходится использовать и таблицы специальных сигналов, прилагаемые к соглашениям как их неотъемлемая часть, что в совокупности с МСС-65 доводит общее количество сигналов, которые могут быть использованы для безопасности мореплавания, до 2114. Всего МСС-65 насчитывает порядка 2068 значений сигналов (включая медицинский раздел), а один только общий раздел включает 1574 сигнала. С 1 января 1990 г. перечень сигналов применительно к военно-морской деятельности дополнен теми, которые предусмотрены разделом III приложения I соглашений между Правительством СССР (России) и США, Канады, Греции «О предотвращении опасной военной деятельности».

Совершенно очевидно, что насколько точно и быстро обработанная информация достигнет капитана, настолько оперативно будет выработано правильное решение, а значит, выполнен маневр, позволяющий исключить происшествие или инцидент, которые применительно к экологии или военно-морской деятельности могут иметь далеко идущие последствия.

На практике для приема и передачи информации иностранным судам, береговым постам и лоцманским службам необходимо 250—260 значений (включая сигналы таблицы специальных сигналов) свода. Для сравнения отметим, что МСС-65 предусматривает использование 181 сигнала на маневрирование (около 90% общего количества значений), 35 сигналов по маневрам движителей (около 2%), 49 сигналов предостережений (около 3%), а раздел «Лоцман» насчитывает 17 значений, из которых, как правило, два имеют постоянное практическое применение.

5.1.7. Организация распространения предостерегающей информации

«Информация» по безопасности на море (или, как мы ее называем, *предостерегающей*) — это «навигационные и метеорологические предупреждения, метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, …передаваемые для су-

---

ленко В. П., Зябкин А. И., Солодченко В. С., Скаридов А. С. Международное право для офицеров ВМФ. СПб., 1991.

дов»[443]. Под «метеорологической информацией» следует понимать «морские метеорологические предупреждения и прогнозы, включающие в себя сведения.., влияющие на безопасность мореплавания». Метеорологическая информация должна обеспечиваться в соответствии с техническими правилами и рекомендациями Всемирной метеорологической организации.

К «другим срочным сообщениям» могут быть отнесены сообщения лоцманской службы, сообщения об ухудшении работы радионавигационных систем, информация о поиске и спасании. В рекомендации 540—1 Международного консультативного комитета по радио 1984 г. технический формат передаваемой на суда информации по безопасности на море определяет следующие виды последней: A — навигационное предупреждение; B — метеорологическое предупреждение; C — ледовый обзор; D — информация о поиске и спасании; E — прогноз погоды; F — сообщение лоцманской службы; G — сообщение о работе радионавигационной системы «Декка»; H — сообщение о работе радионавигационной системы «Лоран-С»; I — сообщение о работе радионавигационной системы «Омега»; J — сообщение о работе радионавигационной системы «Дифференцированная Омега».

Информация по безопасности на море является жизненно важной для всех судов и кораблей в море. Вследствие этого IMO издано ряд нормативных документов (см., например, резолюцию IMO A. 705 (17) от 6 ноября 1991 г.) с общими требованиями к сбору, редактированию и распространению этой информации. Только при выполнении этих условий мореплаватель может быть уверен, что он обеспечен информацией, которая ему необходима, в том виде, который он понимает, и в возможно более ранний срок.

5.1.8. Навигационные предупреждения

Согласно Глоссарию IHO «предупреждение» — это «информация, привлекающая особое внимание к каким-либо сведениям, имеющим отношение к безопасности мореплавания; как правило, к опасному району, показанному на карте или отмеченному в другой публикации (пособии для плавания)». Под «навигационным предупреждением» следует понимать «радиосообщение, содержащее срочную информацию относительно безопасности на море».

В соответствии с резолюцией Ассамблеи IMO A. 706 (17) от 6 ноября 1991 г. распространение навигационных предупреждений возложено на Всемирную службу навигационных предупреждений, которая, получая информацию от всех пользователей морских пространств и национальных служб, должна осуществлять международную координацию по распространению навигационных предупреждений.

Главную опору Всемирной службы навигационных предупреждений составляют 16 координаторов (центров, обслуживающих определенный географический морской или океанский район), которые должны обеспечивать:

— сбор, обмен и сопоставление информации по безопасности плавания;

— передачу сообщения по радио таким способом, чтобы все мореплаватели могли принять и понять их.

Для достижения этих целей установлено три типа навигационных предупреждений:

— предупреждение NAVAREA;

— прибрежные предупреждения;

— местные предупреждения, каждое из которых предназначено для обслуживания нужд мореплавателя в определенном районе и в зависимости от характеристик используемых радиосетей.

В общем случае предупреждения NAVAREA содержат информацию, которая необходима мореплавателям для обеспечения безопасного плавания на океанских переходах. В них включается, в частности, информация о неисправности важных средств навигационного оборудования, а также информация, которая может потребовать изменения запланированного маршрута перехода. Резолюция Ассамблеи IMCO A. 419 (XI) 1979 г. предлагала более подробное определение, понимая под

[443] International Maritime Organization, ASSEMBLY, XVI I session, Resolutions and other decisions. L., 1992. P. 206; 150, 600.

предупреждением NAVAREA предупреждение дальнего радиуса действия, составленное районным координатором на свой район и переданное через мощную радиостанцию или через несколько радиостанций, обеспечивающих прием предупреждений в своем районе и прилегающих частях соседних районов.

К событиям, способным составить основу сообщения рассматриваемого формата, относятся:

— повреждения огней, туманных сигналов и буев, обеспечивающих плавание по основным судоходным путям;

— наличие опасных затонувших судов на судоходных путях или вблизи них и, если имеется, их ограждение;

— установка новых важных средств навигационного оборудования или значительные изменения существующих, если таковые могут ввести в заблуждение судоводителей;

— наличие громоздких буксирных составов в районах интенсивного судоходства;

— наличие дрейфующих мин;

— районы, в которых проводятся поисково-спасательные операции;

— неожиданное изменение или временная отмена установленных путей;

— работы по прокладке кабелей или трубопроводов, буксировка громоздких подводных объектов для целей разведки и разработки ресурсов, использование подводных аппаратов, управляемых людьми или работающих автоматически, или проведение других подводных операций, представляющих потенциальную опасность на судоходных путях или вблизи них;

— установка морских сооружений на судоходных путях или вблизи них;

— значительные неисправности в работе радионавигационных систем;

— информация, касающаяся особых действий, которые могут повлиять на безопасность судоходства, в некоторых случаях в обширных районах, например военно-морских учений, запуска ракет, космических полетов, ядерных испытаний и т.п.

Международные правила, применительно к перечисленным случаям, указывают, как минимум, на два обстоятельства, имеющих существенное значение для безопасности: во-первых, на важность того, чтобы в случаях, когда степень опасности известна, предостерегающая информация должна включаться в соответствующие предупреждения, которые следует объявлять не менее чем за пять дней до предполагаемого события; во-вторых, приведенный перечень не является исчерпывающим и должен использоваться лишь в качестве принципиальной основы отбора информации[444].

Второй уровень предупреждений и, возможно, самый распространенный, — это прибрежные предупреждения. Под «прибрежным предупреждением» IMO понимает «навигационное предупреждение, содержащее информацию, относящуюся к району, и выпущенное национальным координатором»[445]. Традиционно прибрежные предупреждения передаются по радио текстом на средних частотах и на УВЧ. В этих предупреждениях даются краткосрочные сообщения, как правило о временных опасностях (например, о временно выключенных огнях, представляющих интерес только для судов, находящихся в зоне действия передатчика). В настоящее время ряд сообщений на прибрежную зону передается так же, как и в системе NAVAREA. Однако с появлением на судах приемников в районах охвата международной автоматизированной системой оповещения НАВТЕКС в системе NAVAREA будут распространяться только прибрежные предупреждения, имеющие большую важность и способные заставить мореплавателя изменить запланированный маршрут.

В прибрежных предупреждениях распространяется информация, которая необходима для безопасного мореплавания в границах определенного региона. Эти предупреждения должны представлять информацию, достаточную для безопасности мореплавания мористее подходного буя или лоцманской станции, и не могут ограничиваться информацией по основным судоходным путям. На основании документов IMO можно утверждать, что термин «прибрежные» означает воды в полосе до 250

[444] Сборник резолюций IMO, касающихся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). СПб. : ЦНИИМФ, 1993. С. 236—238.
[445] Там же. С. 232.

миль от берега[446].

В общем случае прибрежное предупреждение может содержать информацию о льдах, покинутых судах и других прямых навигационных опасностях, например о характере встреченного льда, об обнаружении покинутого судна, о тропических штормах (наряду с этим общераспространенным термином, национальными метеорологическими службами используются понятия «ураган», «тайфун», «сильный циклон» и т.д.), о ветре силой 10 и более баллов по шкале Бофорта, о котором не было получено штормового предупреждения (это относится ко всем штормам, иным, чем тропические штормы, упомянутые выше), о температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек.

Основными элементами сообщения являются координаты места замеченной опасности, время последнего наблюдения (единое универсальное (UTC))[447] и дата.

Последний уровень навигационных предупреждений — местные предупреждения, которые дополняют прибрежные, предоставляя подробную информацию в пределах «юрисдикции» портовых властей.

Описанная организация распространения предостерегающей информации нацелена на надежную работу всей системы оказания помощи на море.

Российская Федерация является районным координатором района XIII Всемирной службы навигационных предупреждений и национальным координатором российских регионов в региональных системах прибрежных предупреждений и передает NAVAREA XIII на северо-западную часть Тихого океана (включая Охотское и северную часть Японского морей) и прибрежные предупреждения — на регионы РФ в Балтийском и Черном морях.

Кроме того, Российская Федерация передает по радио в национальной системе передач внеочередные навигационные предупреждения и навигационные предупреждения на воды открытого моря и прибрежные воды иностранных государств, а также прибрежные предупреждения на прибрежные воды РФ в Северном Ледовитом и Тихом океанах.

Такие предупреждения, как правило, имеют временный характер, небольшой срок действия или сообщают о событиях или объектах (таких, например, как большой плохо управляемый караван) и не требуют корректуры карты. Те из них, которые несут информацию, требующую издания «Извещений мореплавателям» и соответственной корректуры карты, такой как о недавно затонувшем судне в мелководном районе, остаются действующими и должны передаваться по радио до выпуска и распространения «Извещений мореплавателям».

5.1.9. Извещения мореплавателям

«Извещения мореплавателям» — небольшие исправления, которые вводятся в карты, лоции или иные официальные источники. Как правило, они составляются еженедельно и рассылаются по почте в агентства по продаже карт или непосредственно пользователям. Однако некоторые организации выпускают такие «Извещения мореплавателям» ежедневно с тем, чтобы равномерно распределить нагрузку по корректуре всего объема картматериалов.

Национальные гидрографические службы по-разному издают корректуры и поставляют их пользователям: некоторые страны производят продукцию в глобальном масштабе; другие, имеющие меньшие коллекции карт, издают их только на зоны своих интересов и ответственности. Доступ к такой информации усложнен национальными процедурами и не всегда оперативен. В этом смысле особый интерес может представлять сеть навигационной информации США (NAVINFORMNET), которая через линию передачи цифровых данных по телефону обеспечивает доступ к данным, используемым для печати еженедельных выпусков «Извещений мореплавателям», действующих предупреждений, переда-

[446] Там же. С. 238.

[447] UTC — Всемирное координированное время — стандарт, который был введен вместо среднего времени по Гринвичу (GMT). Новая шкала времени UTC была введена, поскольку шкала GMT является неравномерной шкалой и связана с суточным вращением Земли. Шкала UTC основана на равномерной шкале атомного времени (TAI) и является более удобной для гражданского использования.

ваемых по радио, корректур описаний огней и т.д. С сетью NAVINFORMET можно соединиться через телекс по телефонному каналу связи, в том числе и судам в море. Эта служба открыта для пользования любому мореплавателю.

Еженедельное издание может содержать несколько независимых разделов, а именно:

1) общие сведения (пояснительные замечания общего характера, стандартный раздел) и номер текущего выпуска;

2) извещения, содержащие корректуру карт;

3) извещения о публикации новых карт, новых изданий, отмене существующих карт и влиянии этого на прочие действующие карты;

4) извещения, которые могут относиться к любой из публикаций гидрографической службы и касающиеся:

— их содержания и изменений;

— замены;

— суммирующего перечня действующих предупреждений NAVAREA на определенный район и смежные с ним пространства; кроме того, отредактированный перечень важных сообщений на неохваченные системой NAVAREA районы мира может включать в себя корректуры описаний огней, корректуры лоций, корректуры радиотехнических средств навигационного оборудования.

Отдельное извещение должно быть составлено так, чтобы оно давало ясные, четкие, однозначно понимаемые указания мореплавателю по корректуре его оттиска карты. Мореплавателю сообщается также и источник корректурных данных. Выбор материала для публикации отдельного извещения определяется только соображениями безопасности плавания, а следовательно, любая коллекция извещений представляет интерес для всех классов судов: от малого до большого.

Обязанностью мореплавателя является правильное нанесение содержания «Извещений мореплавателям» на свои карты, при этом рекомендуется использовать стандартный формат условных знаков и регистрировать наличие изменений как на карте, так и в регистрационном журнале. В целях упрощения этой процедуры каждому «Извещению мореплавателям» присваивается номер, который после выполнения корректуры записывается дополнительно к содержанию самой корректуры для обеспечения учета всех внесенных изменений. Извещения мореплавателям действительны до тех пор, пока не будут заменены новым изданием карты или новой картой на соответствующий район.

В качестве вспомогательного средства для нанесения данных на карту национальная гидрографическая служба может выпускать кальки с корректурами, которые можно копировать и рассылать пользователям карты для облегчения процесса ручной корректуры. Следует отметить, что в некоторых случаях корректурная нагрузка отдельных карт может быть довольно высока, количество корректур — значительным, а отдельные корректуры очень сложными (например, нанесение длинного подводного кабеля, изменение многосекторного огня или схемы установления путей движения судов).

В Российской Федерации компетентной национальной гидрографической организацией, ответственной за опубликование «Извещений мореплавателям», является Главное управление навигации и океанографии Минобороны России, которое издает «Извещения мореплавателям» еженедельно и отдельными выпусками, подразделяющимися по характеру публикуемой информации на постоянные, временные и предварительные. Кроме того, ежегодно в первом номере «Извещений мореплавателям» публикуются новые источники российского морского законодательства.

Подчас появляется материал, значимость которого требует выпуска «Извещений мореплавателям», но он своими размерами или сложностью может поразить и смутить корректора. В таких случаях национальная гидрографическая служба может избрать один из двух подходов. Первый заключается в подготовке нового издания карты, а второй — в том, что материал корректуры можно распространить в виде корректурной вклейки в текущее издание карты. Таким вклейкам присваиваются индивидуальные номера как извещениям, они имеют границы, тщательно выбранные по точкам их установки (относительно картографической сетки или четко выраженных объектов); выпускаются минимально возможного размера, позволя-

ющего разместить новый материал должным образом; их издание требует применения специальных методов печати и подгонки, является дорогостоящим, и, в силу распространения вместе с другими извещениями, они содержат много избыточной информации.

В дополнение к «Извещениям мореплавателям» о корректуре карт среди мореплавателей распространяются временные и предварительные извещения, касающиеся информации на их картах. Эти извещения имеют небольшой срок действия, как правило, до двух лет. Корректурный перечень действующих извещений может печататься ежемесячно и полностью включаться в ежегодные выпуски извещений. Мореплавателю рекомендуется отмечать на своей карте наличие таких извещений и всегда иметь под рукой перечень извещений действующих.

Местные портовые власти могут выпускать «Извещения мореплавателям» местной серии. Изменения, о которых в них сообщается, должны отмечаться на карте и заноситься в картотеку. Информация локальных «Извещений мореплавателям» не требует внесения постоянных изменений в определенную карту до тех пор, пока она не будет распространена соответствующей гидрографической службой, ответственной за эту карту.

В последние годы традиционные методы картографического отображения объектов и явлений, а также бумага как основа для статистической фиксации картографических моделей потеряли свою многовековую монополию. На смену этим моделям в эпоху геоинформатики и вычислительной техники пришли карты, названные в картографии электронными (дисплейными).

Успехи в создании и внедрении электронной картографии могли бы послужить основой разработки международной электронной информационно-навигационной системы, которая способна не только осуществлять обработку навигационной информации, но и служить в дальнейшем законным эквивалентом бумажной карте, обеспечивать интегрированное отображение информации карты совместно с динамическим местоположением корабля. Корректура для перспективной международной электронной информационно-навигационной системы, по крайней мере на раннем этапе ее существования, может передаваться пользователю в одной из следующих форм: ручной ввод информации «Извещений мореплавателям»; распространение «Извещений мореплавателям» на магнитных носителях; передача корректурной информации по телекоммуникационным каналам.

В практике кораблевождения наибольшее распространение электронные карты получили в прибрежных и опасных зонах. Удобство состоит в том, что на экране одновременно совмещается картографическая и радиолокационная навигационная информация; на электронной карте можно показать положение корабля, пройденного пути, расчет маршрута, маяки, навигационные опасности, особо выделить изобату безопасных глубин для судна и т.п. С помощью электронной морской карты можно имитировать маневрирование кораблем, проигрывать условия его прохода в опасных местах, быстро принимать решения.

Работы над созданием электронных навигационных карт ведутся некоторыми международными организациями, например IMO, IHO и некоторыми другими. Кроме того, в настоящее время осуществляется разработка системы INMARSAT EGS (система расширенного группового вызова ИНМАРСАТ)[448], которая может быть использована в качестве автоматического электронного средства распространения картографических данных через искусственный спутник Земли.

5.1.10. Системы передачи предостерегающей информации

Международная система распространения предостерегающей информации для обеспечения безопасности мореплавания состоит из радиосистем, порядок эксплуатации которых предусмотрен Конвенцией SOLAS. К указанным системам

[448] Иначе эта служба называется Международная служба сети безопасности (в режиме расширенного группового вызова). Необходимость ее функционирования определяется правилом IV/7.1.5 Конвенции SOLAS (с поправкой 1988 г.), а порядок ее использования регулируется Наставлением по Международной службе сети безопасности.

относятся:

— система передачи и автоматического приема информации по безопасности мореплавания средствами узкополосной буквопечатающей телеграфии (НАВТЕКС);

— спутниковая система радиосвязи, использующая средства сети безопасности ИНМАРСАТ и автоматически осуществляющая прием сообщений, их отбор и исключение принятых ранее, но потерявших значение сообщений;

— КВ Морзе (A1A) — обслуживаемая вручную радиотелеграфная система, которая 1 февраля 1999 г. заменена автоматическим аналогом, введением глобальной морской системы связи при бедствии.

В целях обеспечения функционирования вышеназванных систем и решения ими задач по безопасности мореплавания Конвенция SOLAS предусматривает наличие следующих служб:

1) радиослужба, использующая геостационарные спутники в морской подвижной спутниковой службе;
2) радиослужба, использующая спутники на околополярных орбитах в подвижной спутниковой службе;
3) морская подвижная служба в полосе частот 156—174 МГц;
4) морская подвижная служба в полосе частот 4000—27 500 кГц;
5) морская подвижная служба в полосе частот 415—535; 1605—4000 кГц.

Международная служба НАВТЕКС обеспечивает передачу и автоматизированный прием (на частоте 518 кГц) информации по безопасности на море в виде текста на английском языке. Являясь компонентом Всемирной службы навигационных предупреждений, ее эксплуатационные и технические характеристики должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к создаваемой глобальной морской системе связи при бедствии.

Служба НАВТЕКС должна быть развернута по всему миру. Сегодня она обслуживает районы Северной Атлантики и Балтийского моря и передает предупреждения по крайней мере на расстояние до 200 миль от берега на специальные судовые бортовые приемники. Так как большая часть передаваемых сообщений относится к прибрежным районам, а передача сообщений в системе НАВТЕКС осуществляется довольно часто, многие из предупреждений, передаваемых сейчас в системе NAVAREA, в будущем планируется распространять через систему НАВТЕКС.

Национальная служба НАВТЕКС должна осуществлять передачу и автоматический прием информации о безопасности мореплавания средствами узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием любых частот, кроме частоты 518 кГц, и на языках, выбранных заинтересованными администрациями. Резолюция IMO A. 705 определяет, что национальные службы НАВТЕКС могут осуществлять передачи на частотах 4209,5 кГц и 490 кГц и КВ узкополосным буквопечатанием (УБПЧ).

5.1.11. Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности

Как уже отмечалось ранее, решение о создании ГМССБ было принято в 1988 г. на Конференции по обсуждению поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, и 1 февраля 1999 г. система вступила в действие.

В основе концепции создания ГМССБ заложена идея минимизации реакции спасательных средств на полученный сигнал бедствия во всех акваториях Мирового океана за счет автоматического определения района бедствия с максимальной точностью и наведения на этот район ближайших спасательных единиц. Кроме того, система предназначена для передачи предостерегающей информации (навигационных предупреждений, сводок погоды и др.) и обеспечения связи. Система основана на использовании одного или нескольких средств (источников) радиосвязи:

— цифрового избирательного сигнала (англ. — Digital Selective Calling (DSC));

— аварийных радиобуев (англ. — Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBS));

— транспондеров поиска и спасания (англ. — Search and Rescue Transponders (SARTS));

— голосовой радиотелефонии (англ. — voice radiotelephone);

— систем связи ИНМАРСАТ.

Основным компонентом ГМССБ является спутниковая система связи, включающая спутники на геостационарных и околополярных орбитах и судовую (наземную) приемную аппаратуру.

В настоящее время в качестве космических сегментов используются две спутниковые системы радиосвязи: ИНМАРСАТ (международная организация ИНМАРСАТ учреждена в соответствии с Конвенцией о Международной организации морской спутниковой связи, принятой 3 сентября 1976 г.) и КОСПАС-SARSAT (система спутников, размещенных на околополярных орбитах, которая способна принимать и ретранслирует сигналы бедствия, получаемые со спутниковых аварийных радиобуев (далее — АРБ)).

Для обеспечения работоспособности ГМССБ суда должны соответствовать определенным требованиям в части оборудования необходимыми техническими средствами.

Технической основой глобальной системы обеспечения безопасности служат системы ИНМАРСАТ и КОСПАС-САРСАТ.

Международная организация морской спутниковой связи ИНМАРСАТ — Глобальная подвижная система спутниковой связи (англ. — International Maritime Satellite Organization — INMARSAT) была создана в 1979 г. по инициативе и на средства ряда стран, в том числе и бывшего СССР, с целью улучшения морской связи и для обеспечения безопасности мореплавания и имеет статус международной организации. С апреля 1999 г. это частная компания с ограниченной ответственностью Inmarsat Ltd, которая зарегистрирована в Великобритании и в настоящее время предоставляет на коммерческой основе свои технические средства для обеспечения высококачественной глобальной связи между подвижными объектами, находящимися не только в море, но также на земле и в воздухе. Около 90 стран являются участниками этой организации, располагающей более чем 150 тыс. пользователей, которых обслуживают около 200 поставщиков услуг системы из 80 с лишним стран, и имеющей лицензии на эксплуатацию системы в 171 государстве.

Во владении и эксплуатации организации находится глобальная сеть спутниковой связи, которая используется международной группой поставщиков услуг, предлагающих полный спектр всех видов мобильной связи в воздухе, на суше и на море.

Статус, цели и принципы деятельности ИНМАРСАТ определены Конвенцией и Эксплуатационным соглашением, подписанными в 1979 г. странами-учредителями. В Конвенции отмечается, что система должна быть доступна всем государствам на всемирной основе, исключающей дискриминацию, и служить только в мирных целях.

В систему ИНМАРСАТ входит космический сегмент, состоящий из действующих и запасных геостационарных спутников с ретрансляторами, парк судовых (авиационных) станций, береговые центры и аварийные радиобуи.

Космический сегмент состоит из девяти находящихся на геостационарной орбите спутников, четыре из которых последнего, третьего, поколения и располагаются на геостационарной орбите на высоте 22,223 мили (35,786 км), формируют перекрывающие друг друга зоны покрытия земного шара (не считая экстремальные полюсные зоны). Остальные используются как запасные[449].

Спутники перекрывают четыре большие области: Атлантический океанский регион — восточный (Atlatic Ocean Region East — AOR-E), Атлантический океанский регион — западный (Atlantic Ocean Region West — AOR-W), Индийский океанский регион (Indian Ocean Region — IOR), Тихоокеанский регион (Pacific Ocean Region — POR).

В каждом океанском регионе, как правило, находится несколько земных станций. Все они образуют сеть, причем одна из них (по контракту с Организацией) является координирующей станцией (англ. — Network Coordination Station (NCS)), которая управляет работой данной сети. Работу всей сети в целом круглосуточно контролирует Центр эксплуатации сети (Network

[449] Глобальные спутниковые системы связи, оповещения, поиска и спасания на море. Л.: Транспорт, 1987.

Operations Centre (NOC)), расположенный в Лондоне.

Схема работы сети достаточно проста. Сигнал с абонентской станции поступает на спутник связи, затем на одну из береговых станций, обеспечивающих доступ в сети связи общего пользования, т.е. на телефон наземного абонента (организуется также возможность связи между двумя подвижными абонентскими станциями («режим двойного скачка»)). В этом случае исключается прохождение сигнала по наземным линиям связи. В каждом океанском районе может находиться любое число судовых и несколько береговых станций, образующих сеть, при этом одна из последних выполняет функции координирующей.

Спутники ИНМАРСАТ покрывают практически весь земной шар, за исключением небольших частей Арктики и Антарктики. Гарантированное покрытие обеспечивается в среднем от 70° ю. ш. до 70° с. ш.

В системе используются геостационарные спутники, которые «неподвижно висят» над заданными точками над экватором Земли. Кажущаяся неподвижность спутников достигается тем, что они обращаются по круговой орбите, совпадающей с плоскостью экватора Земли, с угловой скоростью вращения, равной скорости вращения Земли. На каждом спутнике имеется, по крайней мере, два ретранслятора, один из которых ретранслирует сообщения в направлении от земных станций к терминалам, а второй — в обратном направлении.

За время существования системы сменилось два поколения спутников. В настоящее время работают спутники третьего поколения, которые используют новую технологию спутниковой связи — технологию направленных лучей, покрывающих более 95% земной поверхности, что значительно расширяет возможности использования системы. Каждый спутник, наряду с глобальным лучом, имеет несколько направленных лучей, покрывающих определенные зоны поверхности Земли и концентрирующих в зонах покрытия большую мощность. Ориентирование направленных лучей, сила излучения и диапазон частот могут изменяться на орбите, что позволяет обеспечивать связью те регионы, где потребности в связи высоки, а ресурсов не хватает[450].

Каждый спутник для обеспечения «глобальной всемирной паутины в небе» расположен над одним из четырех океанов и покрывает приблизительно третью часть Земли для совершения звонка, спутниковый телефон системы ИНМАРСАТ настраивается на один из спутников. Наземные станции связи с гигантскими антеннами принимают сигнал со спутника и маршрутизируют его до конечного абонента в любой стране мира. Если же кто-либо звонит на спутниковый телефон, то все происходит точно так же, но в обратной последовательности.

Наземный компонент системы основан на 40 наземных станциях (англ. — LES), расположенных в 31 стране. Эти станции получают и передают сообщения через спутники ИНМАРСАТ и обеспечивают связь между спутниковой системой и мировыми фиксированными коммуникационными сетями.

В высоких широтах, за пределами зон обслуживания геостационарных спутников системы ИНМАРСАТ оповещение при бедствиях обеспечивает система КОСПАС-SARSAT, являющаяся международной системой быстрой передачи аварийных сообщений с АРБ и аварийных передатчиков сигналов бедствия (АПБ)[451] на поисково-спасательные службы через полярно-орбитальные спутники.

Полярно-орбитальный сегмент обеспечивает в любом районе Мирового океана решение двух задач: передачу сигналов оповещения о факте бедствия и аварийного сообщения в направлении «судно — берег», а также определение истинных координат места бедствия. В настоящий момент систему обслуживают шесть спутников (по оценкам специалистов, для того, чтобы система КОСПАС-SARSAT действовала с наибольшей эффективностью, нужно вывести на орбиту еще, по меньшей мере, четыре спутника), девять наземных контрольных центров, размещенных на территории девяти государств. Несмотря на то что самым дорогим компонентом системы является космический сегмент, наиболее хлопотным, предполагающим между-

[450] URL: www.inmarsat.ru

[451] АРБ устанавливаются на наземных объектах и морских судах, АПБ — на летательных аппаратах.

народную стандартизацию, является радиобуй, предназначенный для первичной передачи сигнала бедствия.

В международной практике первые буи-передатчики сигналов бедствия получили широкое распространение в конце 1960-х гг. и использовали для передачи частоту 243 МГц. В начале 1970-х гг. в гражданской авиации, а затем и другими пользователями морских и воздушных пространств стали применяться средства подачи сигналов как на частоте 243,0, так и 121,5 МГц.

Первые проблемы, с которыми приходилось сталкиваться при организации спасания, заключались в длительности поиска места катастрофы и небольшом ресурсе действия упомянутого передатчика. Международные рекомендации сводились к тому, чтобы потерпевшие крушение включали передатчик не сразу (среднее время его работы составляло 12 часов), а спустя максимально возможное время после катастрофы (оптимальным считался срок в 50 часов).

Трудности поисковых работ были связаны с малым радиусом действия сигналов, передаваемых на частоте 121,5 МГц. Кроме того, эта частота весьма перегружена переговорами на (над) море (-м) и, по данным ICAO, более 90% сигналов, полученных от передатчиков «первого поколения», признавались ложными. Эти и другие причины, связанные с необходимостью обеспечения более эффективной системы спасания на море, послужили основанием разработки ГМССБ.

Однако сказанное вовсе не означает, что система, основанная на частоте 121,5 МГц, все эти годы бездействовала. Во-первых, весьма впечатляюще выглядят чисто количественные показатели (в настоящий момент, по оценкам ICAO, создано не менее 800 тыс. буев-передатчиков, работающих на этой частоте, и 150 тыс. работающих на частоте 406 МГц), во-вторых, с сентября 1982 г. по конец декабря 1991 г. к тому времени широко употребляемый излучатель в 753 происшествиях и катастрофах спас жизнь 2055 человек (излучатель на 406 МГц использовался в 96 случаях и спас 321 человека). Доля авиации в спасательных операциях составила 1059 спасенных в 473 катастрофах.

Кроме описанных выше составляющих системы одним из основных ее элементов является работающий на частоте 406 МГц радиобуй, технические возможности которого должны позволять «наблюдать» его сигнал вне зависимости от его географического положения в районе с радиусом в 100 км. Обследование такого района одним вертолетом займет 25 мин при скорости 60 узлов на расстоянии просматриваемых треков в 2 км.

Принцип работы системы заключается в последовательной отработке информационной цепочки:

1) сигналы АРБ на частоте 406 МГц ретранслируются спутниками на наземный пункт приема информации для определения координат АРБ;

2) в режиме межмашинного обмена результаты обработки передаются в центр системы КОСПАС;

3) после сортировки и адресации сообщения о бедствии передаются по телексным линиям связи в национальный центр авиационной поисково-спасательной службы и национальный морской спасательно-координационный центр; последний, определив, в чьей зоне координационной ответственности произошло бедствие, передает по штатной схеме информацию о происшедшем и дает необходимые указания центру авиационной поисково-спасательной службы и морскому спасательно-координационному центру по организации поиска и спасания.

В российскую часть международной системы КОСПАС-САРСАТ входит достаточно емкий технический комплекс, включающий в себя следующие элементы:

— орбитальная группировка спутников КОСПАС;

— командно-измерительный комплекс (система контроля и управления спутниками);

— расположенный в Москве Международный координационно-вычислительный центр (МКВЦ), который является единственной подобной организацией в России, проводит регистрацию АРБ-406 МГц и ведет компьютерную базу данных по всем аварийным радиобуям России, части стран СНГ, а также и ряда других государств;

— станции приема и обработки информации, расположенные в Архангельске, Москве, Находке и Новосибирске.

Требования к ГМССБ основаны на возможности кораблей (судов) и летательных аппаратов оперативно и точно

принимать предостерегающую информацию, а также корректуру действующих навигационных документов.

На основе положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. (с поправками 1988 г.) с 1 февраля 1999 г. на все пассажирские суда, а также грузовые суда валовой вместимостью 300 регистровых т и более, совершающие международные рейсы, распространяются требования по оснащению судов радиооборудованием ГМССБ[452].

Требования не применяются к военным кораблям и военным транспортам, судам, не имеющим механических средств движения, прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками, рыболовным судам.

Начиная с сентября 1982 г. и по декабрь 2009 г. система КОСПАС-САРСАТ помогла спасти более 28 375 тыс. человек при проведении 7746 поисково-спасательных операций.

5.2. Охрана судов и портовых средств

В ноябре 2001 г., следом за трагическими событиями, происшедшими в США 11 сентября 2001 г., 22-я сессия Ассамблеи IMO постановила разработать новые правила по обеспечению безопасности судов, находящихся в портах, а также портовых сооружений и средств.

В декабре 2002 г. в Лондоне на международной конференции, посвященной проблемам безопасности на море, были приняты дополнения к Конвенции SOLAS, а также Международный кодекс по безопасности судов и портовых сооружений (англ. — International Code for the Security of Ships and of Port Facilities). В соответствии с правилом XI-2/1 Конвенции SOLAS, Конвенция получила официальную абривиатуру «ISPS Code», применительно к настоящей книге — «Кодекс ОСПС».

Поправки, принятые к Конвенции SOLAS, направлены на повышение безопасности судов на море и в зонах взаимодействия «судно — порт». Среди прочего эти поправки предусматривают введение новой главы SOLAS, посвященной непосредственно аспектам безопасности на море и содержащей обязательное требование для судов соблюдать Кодекс ОСПС.

В изменениях к гл. V («Безопасность мореплавания») предусмотрены новые временны́е рамки для установки систем автоматического оповещения (далее — САО). Суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 регистровых т и более, но менее 50 тыс. регистровых т, должны быть оснащены САО не позднее первого освидетельствования оборудования безопасности после 1 июля 2004 г. или к 31 декабря 2004 г., смотря по тому, что произойдет раньше. Суда, оборудованные САО, должны держать эту систему включенной постоянно, кроме случаев, когда международные соглашения, правила или нормы предусматривают защиту навигационной информации.

Существующая глава XI SOLAS «Специальные меры по повышению безопасности на море» была перенумерована в главу XI-1. В соответствии с измененным правилом XI-1/3 опознавательный номер судна должен быть нанесен постоянно на видном месте либо на корпусе судна, либо на его надстройке. На пассажирских судах маркировка должна быть нанесена на горизонтальной поверхности, видимой сверху. Опознавательный номер судна должен быть также нанесен в соответствующих местах во внутренних помещениях. Кроме того, согласно новому правилу XI-1/5 судам должен выдаваться журнал непрерывной регистрации истории судна, целью которого является обеспечение бортовой регистрации истории судна в отношении вносимой в него информации. Этот журнал выдается администрацией и должен содержать по меньшей мере такую информацию, как название судна и государства, под флагом которого судно имеет право плавать, дату регистрации судна в этом государстве, опознавательный номер судна, порт, в котором судно зарегистрировано, название зарегистрированного (-ых) собственника (-ов) и его (их) зарегистрированный (-ые) адрес (-а). Любые изменения заносятся в журнал таким образом, чтобы предоставлять обновленную текущую информацию вместе с хронологией этих изменений.

В соответствии с резолюцией 2, принятой Конференцией, Кодекс ОСПС начал действовать с 1 июля 2004 г. по вступлении в силу новой главы XI-2 Конвенции.

[452] Требования распространяются на все суда, независимо от года постройки.

Кодекс ОСПС применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:

— пассажирские суда, включая высокоскоростные;

— грузовые суда, включая высокоскоростные суда вместимостью 500 регистровых т и более;

— морские передвижные буровые установки[453];

— портовые средства, обслуживающие указанные выше суда.

Цель Кодекса ОСПС заключается в создании унифицированной и взаимосвязанной организации, позволяющей правительствам соизмерять возникающие угрозы с уровнем уязвимости судов и портовых сооружений. С этой целью каждое договаривающееся правительство должно производить оценку охраны портовых сооружений, которая включает три основных компонента. Во-первых, должны быть определены и оценены важное имущество и инфраструктура, имеющие решающее значение для функционирования портового средства, а также те зоны или сооружения, в случае повреждения которых могут погибнуть люди или может быть нанесен ущерб портовому хозяйству либо окружающей среде. Затем в этой оценке необходимо выявить фактические угрозы для вышеупомянутого важного имущества и инфраструктуры в целях установления приоритетности мер охраны. Наконец, в оценке должна быть учтена уязвимость портового средства путем выявления недостатков, касающихся физической охраны конструктивной целостности, систем защиты, методики выполнения процедур, систем связи, транспортной инфраструктуры, предприятий общественного пользования и других объектов в пределах портового средства, которые могут стать вероятной целью. По завершении этой оценки договаривающееся правительство может точно определить степень риска.

Кодекс ОСПС содержит подробные требования по обеспечению безопасности судов и портовых средств (изложены в разделе, являющемся обязательным (часть А)), а также ряд рекомендаций о способах соблюдения этих требований, содержащихся во втором разделе (часть В). В целом Кодекс базируется на подходе, в соответствии с которым обеспечение охраны судов и портовых средств по существу равнозначно управлению рисками и для определения приемлемости тех или иных мер безопасности в каждом конкретном случае необходимо произвести оценку рисков. Такая концепция управления рисками закреплена в Кодексе путем принятия ряда минимальных функциональных требований безопасности судов и портовых средств. Эти требования включают:

1. Для судов:

а) планы охраны судна;

б) перечень лиц командного состава судна, ответственных за охрану;

в) перечень должностных лиц компании, ответственных за охрану;

г) соответствующее бортовое оборудование.

2. Для портовых средств:

а) планы охраны портового средства;

б) должностных лиц портового средства, ответственные за охрану;

в) соответствующее оборудование для обеспечения безопасности.

Кроме того, требования к судам и портовым средствам включают: наблюдение и контроль за доступом; наблюдение за действиями людей и за грузом; обеспечение наличия средств охранной связи в постоянной готовности к использованию. Для сообщения об угрозе для портового средства или судна должен быть установлен соответствующий уровень охраны. Уровни охраны 1, 2 и 3 соответствуют обычной, средней и повышенной степеням угрозы. **Уровень охраны 1** означает уровень, при котором постоянно должны поддерживаться минимальные соответствующие меры по обеспечению охраны (п. 9 ст. 2 Кодекса). **Уровень охраны 2** означает уровень, при котором из-за повышенного риска происшествия в течение некоторого периода

[453] Термин «судно», когда он используется в данном Кодексе, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.

времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны (п. 4 ст. 2). **Уровень охраны 3** означает уровень, при котором в некотором ограниченном промежутке времени, в течение которого происшествие вероятно или неминуемо, должны поддерживаться дальнейшие особые меры по обеспечению охраны, хотя иногда невозможно определить конкретную цель нападения (п. 4 ст. 2 Кодекса). При установлении уровня охраны создается связь между судном и портовым средством, поскольку при этом срабатывает механизм осуществления соответствующих мер по охране судна и портового средства.

В соответствии с положениями Кодекса любая компания, эксплуатирующая суда, должна назначить у себя должностное лицо, ответственное за охрану, а на каждом из своих судов — лицо командного состава судна, ответственное за охрану.

«Должностное лицо компании, ответственное за охрану» — это лицо, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицом командного состава, ответственным за охрану судна (п. 7 ст. 2).Обязанности должностного лица компании, ответственного за охрану, включают обеспечение надлежащего проведения оценки охраны судна, подготовки плана охраны судна и его представления на одобрение администрации (или от ее имени) и после этого передачу плана на каждое судно.

Каждое портовое средство должно иметь **план охраны портового средства,** т.е. план, выработанный для обеспечения выполнения мер, предназначенных для защиты портового средства и судов, их грузов, грузовых транспортных единиц, людей и судовых запасов от рисков нарушения охраны на территории портового средства (ст. 2 (5)). План охраны разрабатывается и выполняется на основе оценки охраны портового средства, которая включает, по меньшей мере, следующие элементы:

1) определение и оценка важного имущества и инфраструктуры, защита которых важна;

2) определение возможных угроз имуществу и инфраструктуре и вероятности их реализации с целью принятия мер по обеспечению охраны и очередности проведения этих мер;

3) выявление, выбор контрмер, очередности их применения и определение уровней их эффективности для снижения уязвимости;

4) выявление слабых мест, включая человеческий фактор, в инфраструктуре, политике и процедурах.

На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям гл. XI-2 SOLAS и части А Кодекса ОСПС. Если судно находится в порту договаривающегося правительства или следует к этому порту, то на основании положений правила XI-2/9 это правительство имеет право осуществлять в отношении данного судна различные меры, связанные с контролем и выполнением требований. Судно может также подлежать дополнительным мерам контроля, если есть основания полагать, что защищенность судна или портовых средств, куда заходило судно, была снижена.

Суда, использующие портовые средства, могут подвергаться проверкам в рамках контроля судов государством порта, а также дополнительным мерам контроля. До входа судна в порт соответствующие власти могут потребовать предоставления информации, касающейся судна, имеющегося на нем груза, пассажиров и судового персонала. При определенных обстоятельствах судну может быть отказано в заходе в порт.

Несомненно, что меры, направленные на повышение безопасности, в том числе и портовых средств и судов, находящихся в портах, должны способствовать безопасности морепользования в целом. Вместе с тем следует учитывать, что информация, аккумулирование которой будет осуществляться в рамках требований Кодекса ОСПС, многократно увеличит уязвимость порта и находящихся в нем судов, случись террористам получить к ней доступ.

5.3. Международно-правовое обеспечение безопасности полетов над открытым морем

Известный фантаст Рэй Брэдбери писал, что воздушное пространство — это ресурс, в том смысле, что он не возобновляется, не может быть расширен и не может вырасти сам по себе. Безбрежие воздушного океана — ощущение действительно кажущееся, ибо стоит только взглянуть на полетные карты, используемые в авиации, и становится ясным, насколько мала планета, на которой мы живем. Безопасность полетов, в том числе и в международном воздушном пространстве, зависит от многих факторов, однако универсальность применения методов и способов ее достижения обусловлена наличием международно-правовых требований.

Международно-правовое обеспечение безопасности полетов над открытым морем достигается, прежде всего, регламентацией организации воздушного пространства и установлением правил полетов воздушных судов.

Под организацией воздушного пространства понимается деление его на объемы, в которых действуют различные международно-правовые режимы и осуществляется тот или иной вид обслуживания воздушного движения.

Для решения вопросов международно-правового регулирования воздушных сообщений первейшим является определение юридической природы понятия «воздушное пространство», в пределах которого осуществляется полет, а также контроль за ним со стороны органов обслуживания воздушного движения.

Под суверенным воздушным пространством государства понимается пространство, которое находится над его территорией. Как уже отмечалась выше, территорией страны считаются пространства (массивы) суши и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом данного государства.

Если в своем воздушном пространстве государство вправе устанавливать собственные правила, отличающиеся от классических правил разделения воздушного пространства и обслуживания воздушного движения, то за пределами государственной территории, в частности над открытым морем, действуют правила, установленные ICAO, которая создана в соответствии с положениями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. В приложении 2 к указанной Конвенции записано: «Над открытым морем настоящие правила (правила Конвенции. — *А. С.*) выполняются без каких-либо исключений». Кроме того, в своем решении от 13 апреля 1948 г. Совет ICAO выразил пожелание, чтобы все государства использовали по мере возможности в своем национальном законодательстве формулировки тех стандартов ICAO, которые носят нормативный характер, а также указывали различия со стандартами, включая и дополнительные национальные правила, которые имеют важное значение для обеспечения безопасности и регулярности международного воздушного движения.

В интересах обеспечения безопасности полетов все воздушное пространство разделено на районы полетной информации. Цель их создания — в достижении непрерывности обслуживания воздушного движения.

Каждое государство объявляет правила деления своего воздушного пространства; границы районов полетной информации рассматриваются на региональных совещаниях в целях обеспечения согласованности смежных государств в непрерывном обслуживании воздушного движения на трассах, пролегающих над территориями нескольких государств.

Район полетной информации представляет собой воздушное пространство в границах, установленных с учетом возможностей средств навигации и контроля за воздушным движением, и включает воздушные трассы, зоны и траектории полетов воздушных судов, на которых обеспечивается обслуживание воздушного движения.

Под районом полетной информации нижнего[454] воздушного пространства (FIR — Flight Information Region) понимается объем воздушного пространства, в котором обеспечивается летно-информационное и аварийное обслуживание. Центральным органом, ответственным за обслуживание воздушного движения в FIR, является центр полетной информации (FIC — Flight Information Center).

Район полетной информации верхнего воздушного пространства (UIR — Upper Information Region), центральным

[454]Нижняя граница FIR — поверхность земли. Верхняя граница FIR устанавливается в том случае, если выше нее установлен UIR. Тогда она совпадает с нижней границей UIR. Если отсутствует UIR, верхней границы FIR не существует.

органом которого является диспетчерский центр обслуживания верхнего воздушного пространства (UACC — Upper Area Control Center), может охватывать пространства нескольких FIR и простираться в радиусе 700—800 км до высоты 13 400 м (44 тыс. футов). В некоторых случаях верхняя граница UIR не устанавливается.

В пределах района полетной информации воздушное пространство подразделяется:

— на контролируемое воздушное пространство, в котором осуществляются диспетчерский контроль и диспетчерское обслуживание и могут осуществляться полеты как по приборам, так и по правилам визуального полета;

— консультативное воздушное пространство, в котором осуществляется консультативное обслуживание воздушного движения; в нем можно выполнять полеты как по приборам, так и по правилам визуального полета, но осуществляется обслуживание только полетов по приборам;

— ограничительные и запретные зоны — воздушное пространство ограниченного использования; полеты воздушных судов в этом пространстве, как правило, запрещены или ограничены; ограничения могут быть длительными и установленными на определенные промежутки времени.

Каждое государство по соображениям военной необходимости или общественной безопасности вправе ограничить или полностью запретить воздушным судам иностранных государств совершать полеты над определенными зонами своей территории. Несанкционированный влет воздушного судна в такие зоны может привести к требованию совершить посадку сразу же, как только представится возможным, в одном из аэропортов на территории государства-установлителя. Для этих и иных целей каждое государство должно публиковать порядок установления зон, где полеты воздушных судов ограничены или запрещены. В ст. 9 Чикагской конвенции указано, что запретные зоны должны быть разумных размеров и расположены таким образом, чтобы не препятствовать без необходимости воздушной навигации.

Международные воздушные трассы. Регулярные полеты воздушных судов, совершающих международные рейсы, осуществляются по воздушным трассам, прохождение которых оговаривается при заключении двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

По своему расположению международные воздушные трассы делятся:

— на международные воздушные трассы нижнего воздушного пространства (англ. — Low Altitude Airways);

— международные воздушные трассы верхнего воздушного пространства (англ. — High Altitude Airways).

В нижнем воздушном пространстве ширина международных воздушных трасс устанавливается в 10 миль (по 5 миль в каждую сторону от оси трассы), а нижняя граница трассы — не менее 300 м (1000 футов) над наивысшей точкой рельефа.

В верхнем воздушном пространстве боковые границы воздушных трасс не устанавливаются, и воздушные трассы обозначаются только осевой линией, указывающей ее направление.

По своему оборудованию и обслуживанию международные воздушные трассы делятся:

— на контролируемые (ATCS) с диспетчерским обслуживанием;

— консультативные (ATAS);

— летно-информационные (FIS).

Основным средством предотвращения случаев столкновения летательных аппаратов друг с другом, а также с земной и водной поверхностями, является эшелонирование.

В международной практике предусматривается три вида эшелонирования:

— вертикальное (эшелонирование по высоте);

— продольное;

— боковое.

Методы эшелонирования на международных воздушных трассах обусловлены тем, что служба воздушного движения

не несет ответственности за самолетовождение. Такая ответственность полностью возложена на командира летательного аппарата. Основным критерием применения методов эшелонирования на международных воздушных трассах является степень навигационной надежности, которая зависит от точности самолетовождения, допусков точности эшелонирования, интервалов времени между определениями местоположения воздушного судна, а также скорости передачи и восприятия информации экипажем и наземным персоналом.

Эшелонирование по высоте заключается в рассредоточении воздушных судов в вертикальной плоскости в зависимости от направления их полета, обеспечивающем безопасные интервалы высот между летательными аппаратами и безопасную высоту полета над рельефом местности.

Классической системой эшелонирования, принятой в ICAO, является система полукругового эшелонирования (до 1963 г. в ICAO существовала система квадратного эшелонирования), которая предусматривает выполнение полетов по ППП (IFR) и ПВП (VFR) на различных эшелонах. Поэтому предусматриваются два вида эшелонов при полетах по приборам и при визуальном полете.

Боковое эшелонирование заключается в рассредоточении летательных аппаратов и их маршрутов в горизонтальной плоскости. Эшелонирование на международных воздушных трассах, расположенных над открытым морем, осуществляется в градусах географической широты или расстоянием:

— на североатлантических международных воздушных трассах расстояние между соседними трассами должно быть не менее 120 морских миль;

— на тихоокеанских трассах — не менее 100 морских миль;

— при полетах через Атлантику по трекам встречное движение допускается на разнице широт в 1° или на расстояние в 60 морских миль.

При полном радиолокационном перекрытии продольное и боковое эшелонирование может быть доведено до 5 морских миль.

На рис. 26 показаны обозначения в аэронавигационных документах ICAO, которые имеют следующие значения: TRUE HEIGHT (или просто HEIGHT) — истинная высота полета над рельефом местности; ALTITUDE (ALT) — барометрическая высота полета (как правило, обозначает абсолютную высоту полета и характеризует ее приборное значение); LEVEL — уровень (этот термин характеризует уровень отсчета высота полета); FLIGHT LEVEL — уровень полета (эшелон полета); QNE — стандартное давление на уровне моря (1013,2 гПа = 760 мм = 29,92 дюйма); STD — показания барометрического высотомера, установленного по QNE без учета температурной поправки; QNH — давление у аэродрома на уровне порога приземления; SOL — показания барометрического высотомера, установленного по QFE без учета температурной поправки.

Международные правила полетов. В деятельности ICAO наблюдается устойчивая тенденция к унификации правил полетов. Вместе с тем, наряду со все большим внедрением международных норм, многие государства сохраняют национальные правила полетов, соблюдение которых обязательно и для гражданских, и для военных летательных аппаратов иностранных государств.

Обслуживание воздушного движения. В некоторых государствах вместо термина «обслуживание» применяется понятие «управление воздушным движением». Однако в международной практике и в документах ICAO применяется формулировка «обслуживание воздушного движения» (Air Traffic Services).

Роль службы воздушного движения, за исключением особых случаев, сводится к информации экипажа летательного аппарата об условиях воздушной обстановки и воздушного движения и передаче ему соответствующих рекомендаций. Следует иметь в виду, что ни один из видов обслуживания воздушного движения не предусматривает предупреждения экипажей от столкновения с водной или земной поверхностью во время полета по маршруту и в зонах аэродромов. Ответственность за точное соблюдение правил полетов возложена на командира воздушного корабля независимо от того, действует ли он под

контролем и руководством наземной диспетчерской службы или самостоятельно.

Любые разрешения и указания диспетчерской службы не освобождают командира от ответственности, в связи с чем он обязан убедиться, что любые его действия в пределах разрешения или указания не приведут к столкновению с поверхностью земли или препятствиями. Таким образом, за выбор и соблюдение безопасной высоты полета полную ответственность несет командир воздушного корабля.

В правилах ICAO предусмотрено летно-информационное; диспетчерское; консультативное и аварийное обслуживание воздушного движения. Применение конкретного вида обслуживания определяется характером и интенсивностью воздушного движения, географическими особенностями района, метеоусловиями полетов, наличием технических средств контроля за воздушным движением.

Процедуры обслуживания полетов в диспетчерских районах. Обслуживание начинается с момента передачи согласия диспетчера района диспетчеру «вышки». Для обеспечения безопасности воздушного движения полеты воздушных судов эшелонируются (осуществляется вертикальное, продольное и боковое эшелонирование), а сами полеты осуществляются по правилам визуальных полетов (VFR) или «по приборам» (IFR) согласно приложению 2 к Чикагской конвенции 1944 г.

Визуальные правила полетов выполняются при наличии соответствующих метеоусловий, днем и только в нижнем воздушном пространстве (для полетов по VFR в верхнем воздушном пространстве требуется специальное разрешение). Полеты по VFR могут выполнять самолеты и вертолеты всех типов, и ответственность за их осуществление несет командир экипажа.

Полеты по приборам выполняются при метеоусловиях, не отвечающих требованиям визуального полета; при полетах ночью и в верхнем воздушном пространстве.

Безопасная высота полета при полете по IFR должна быть не менее 1000 футов (300 м) над рельефом местности и искусственными препятствиями в радиусе 5 миль (8 км) от проекции центра масс летательного аппарата на земную поверхность или не менее 3000 футов (930 м) над средним уровнем моря.

Пересечение международных воздушных трасс и выход на них разрешается только в точках обязательного донесения, при этом пересекать международные воздушные трассы разрешено под углом 90□ или максимально близким к нему.

При выполнении полета по трассе командир экипажа должен докладывать время пролета и высоту (эшелон) в каждой точке обязательного донесения. Если точек обязательного донесения на трассе не установлено, командир должен связаться с диспетчерской службой, осуществляющей обслуживание воздушного движения в данном районе, через 30 минут после взлета и далее через каждый час полета.

Особенности организации полетов над Северной Атлантикой. Полеты над океаном выполняются в строгом соответствии с правилами и методами, установленными ICAO и принятыми странами, контролирующими данный объем воздушного пространства. Эти правила и методы могут меняться в зависимости от плотности воздушного движения, а также в разных зонах воздушного пространства.

В воздушное пространство Северной Атлантики входит район, ограниченный с юга 27-й параллелью с. ш., с севера — Северным полюсом, с востока — восточными границами океанических районов Санта-Мария, Шенвик и района Рейкъявика, с запада — западной границей района Рейкъявика, океанических районов Гандера и Нью-Йорка. Этот район охватывает высоты от 275 до 400 эшелона.

С самого начала регулярных полетов с Американского континента на Европейский и обратно было отмечено, что время полета в одну сторону меньше, чем в другую. С появлением реактивных самолетов и внедрением на летательных аппаратах бортовых ЭВМ стало возможным обрабатывать метеорологическую информацию и производить расчеты по нескольким маршрутам одновременно. Таким образом, появилась возможность рассчитать несколько наивыгоднейших марш-

рутов (их называют треками[455]) для полетов в западном и восточном направлениях.

На эшелонах полета реактивных самолетов весь регион Северной Атлантики представляет собой контролируемое воздушное пространство, в котором в любое время применяются правила полетов по приборам. Лучшее использование воздушного пространства достигается за счет применения на определенных треках в периоды «пик» движения так называемых «встречных» эшелонов полета (т.е. FL 310, 350 и 390 для потока в восточном направлении и FL 330 и 370 для потока в западном направлении).

Непостоянство погодных условий требует частых перестроек оптимальной системы треков. Более того, из-за изменчивого характера погоды, в частности струйных течений, кратчайшие по времени маршруты в восточном направлении совпадают крайне редко. В связи с этим система организованных треков обновляется каждые 12 часов.

На ночное время система наивыгоднейших треков создается океаническим центром обслуживания воздушного движения Гандера, а на дневное время — океаническим центром обслуживания воздушного движения Шенвика (Прествик). Планировщики консультируются друг с другом, координируют свою работу с местными органами обслуживания воздушного движения, а также следят за тем, чтобы предполагаемая система соответствовала критериям бокового и вертикального эшелонирования. Они учитывают также ожидаемые потребности встречного движения и обеспечивают необходимое количество профилей маршрута для удовлетворения ожидаемых потребностей воздушного движения.

В конечном счете согласованная система оптимальных треков передается всем заинтересованным адресатам в виде маршрутного сообщения по Северной Атлантике.

Контрольные центры Гандера и Шеннона с помощью основных и вспомогательных наземных радиолокационных станций фиксируют все отклонения от заданного маршрута. Успешно выполнившими полет по треку считаются воздушные суда, экипажи которых не допустили отклонений от трека более 20 морских миль (37 км). Воздушные суда, экипажи которых допустили отклонение от трека на 20—30 морских миль (от 37 до 55 км), не считаются нарушителями, но попадают в полугодовой отчет ICAO по региону Северная Атлантика. Этот отчет направляется авиакомпаниям или государствам, летательные аппараты которых допускали отклонения от 20 до 30 морских миль, для принятия мер по улучшению качества работы бортового оборудования и экипажей.

Международные правила перехвата гражданских и государственных летательных аппаратов. К экипажам, выполняющим международные полеты, а также к самолетам-перехватчикам применяется целый ряд спецификаций и требований, установленных ICAO.

Документы ICAO не раскрывают понятие «перехват». Вместе с тем его детерминация имеет существенное значение. Предпринятый анализ отечественных и некоторых зарубежных специальных источников позволяет определить *перехват* как выход летательного аппарата по отношению к перехватываемому на визуальную видимость со стороны задней полусферы. Если перехватываемый объект является военным или не является таковым, но проявляет способность применения оружия, то под перехватом такого объекта следует понимать сближение с ним в минимально возможный срок в позицию, обеспечивающую передачу визуальных сигналов и наилучшие тактические условия применения оружия.

Перехват гражданского или государственного летательного аппарата, далее именуемого «нарушитель», является потенциально опасным действием, которое может осуществляться только в качестве крайней меры.

Анализ рекомендаций ICAO позволяет сформулировать правила, одинаково необходимые для соблюдения как нарушителем, так и перехватчиком. Они заключаются в необходимости:

— соблюдения правил опознавания;

— передачи любых указаний, с одной стороны, а с другой — сведений по согласованным международным проце-

[455] Английское слово «track» в авиационной терминологии означает заданный маршрут полета. Наивыгоднейшую (оптимальную) систему треков обозначают как OTS.

дурам.

Обеспечение опознавания нарушителя органами управления перехватом предполагает выполнение всеми воздушными эксплуатантами следующих требований:

— все полеты должны выполняться с представлением плана полетов и с таким расчетом, чтобы он был обеспечен диспетчерским обслуживанием;

— при выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве экипаж воздушного судна должен осуществлять непрерывное прослушивание эфира на соответствующей частоте органа обслуживания воздушного движения и, по мере необходимости, устанавливать с ним двустороннюю связь, докладывая пролет установленных контрольных точек по маршруту;

— крайне желательно наличие на борту ответчика вторичного обзорного радиолокатора;

— гражданские воздушные суда должны оснащаться навигационным оборудованием, которое позволило бы им выполнять полеты в режимных воздушных зонах, с учетом действующих там ограничений;

— в случае отклонения от линии пути предпринять меры для корректирования курса воздушного судна в целях быстрейшего возвращения его на заданный маршрут.

Для устранения или уменьшения опасных последствий, связанных с перехватом, ICAO рекомендует прилагать все возможные усилия для обеспечения координации действий между пилотами и соответствующими наземными органами. С этой целью необходимо, чтобы все пилоты как гражданских воздушных судов, так и военных четко знали правила перехвата по ICAO, порядок действий которых им следует предпринимать, а также применяемые визуальные сигналы перехватчиков и их значение. Приведем основные положения упоминаемых правил.

Экипаж перехваченного воздушного судна без промедления:

а) выполняет указания самолета-перехватчика, отвечая на подаваемые им сигналы;

б) уведомляет об этом, если возможно, соответствующий орган обслуживания воздушного движения;

в) предпринимает попытку установить радиосвязь с самолетом-перехватчиком или соответствующим органом противовоздушной обороны, производя общий вызов на аварийной частоте 121,5 МГц (если на указанной частоте связь не устанавливается, может быть использована частота 243 МГц), указывая опознавательный знак, индекс воздушного судна и характер полета.

Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, которые дает самолет-перехватчик с помощью визуальных сигналов, то экипаж перехватываемого воздушного судна должен немедленно запросить разъяснение, продолжая выполнять визуальные команды самолета-перехватчика. Если указания, полученные по радио из каких-либо источников, противоречат указаниям, которые дает самолет-перехватчик по радио, перехватываемое воздушное судно должно немедленно запросить разъяснение, продолжая при этом выполнять указания, передаваемые по радио самолетом-перехватчиком.

5.4. Деятельность международных организаций по обеспечению безопасности морепользования

Международные морские организации создавались по мере развития международного морского права. Историки относят появление первых международных морских организаций к V—IV вв. до н. э., называя афинский морской союз, возникший в Древней Греции, среди первых международных объединений по морским вопросам. Широкую известность получили древнегреческий международный арбитраж, а также смешанные согласительные комиссии Древнего Рима («рекупера-

торес»), занимавшиеся вопросами разрешения споров с иностранными государствами[456].

Пик активности создания международных морских организаций пришелся на XIX столетие. В числе первых были созданы Европейская Дунайская комиссия (1856), Международная метеорологическая организация (1873), Международный союз морского страхования (1874), Международный морской комитет (1897), Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству (1894) и Международный совет по исследованию моря (1902).

Основными характеристиками современных международных организаций являются их правосубъектность, компетенция, полномочия, цели, задачи, функции и др.

Правосубъектность относится к числу важных характеристик, определяющих юридическую природу международной организации и сферу распространения обязательности принимаемых решений. Если правосубъектность государств является их неотъемлемым свойством, не зависящим от условий и не требующим подтверждения или признания со стороны других государств, то правосубъектность международных организаций находится в зависимости от количества участвующих в них государств и от того, насколько основные положения ее устава (иного документа) признаются всеми другими государствами[457].

Под **компетенцией** международной организации понимается совокупность ее полномочий регулировать отношения в конкретной области. Иначе компетентность можно характеризовать как совокупность прав и обязанностей, которыми международная морская организация наделена создателями (учредителями).

Полномочия международной организации определяются перечнем конкретных функций, которые она может осуществлять в отношении объекта регулирования. Полномочия международных организаций не могут выходить за рамки их специальной компетенции или иметь надгосударственный характер, а также вторгаться в сферу компетенции других международных организаций.

Цели международной организации — это основные и наиболее общие направления ее деятельности, определяемые ее предназначением (например, обеспечение безопасности на море, международное сотрудничество в области предотвращения загрязнения морской среды и т.п.).

Задачи — это конкретные вопросы, разрешением которых занимается данная организация в соответствии с ее основными целями. Задачи во многом определяют объем и характер прав, обязанности и ответственность организации на соответствующем направлении ее деятельности.

В зависимости от методов и средств, используемых для осуществления стоящих перед ними задач организациями, функции последних подразделяются на регулирующие (установление норм и образцов, формирующих и определяющих поведение участников международных отношений), контрольные (выявление фактического состояния дел и сопоставление его с содержанием норм и образцов с целью установления необходимого соответствия), оперативные (прямая практическая деятельность организации по выполнению ее собственных решений с использованием находящихся в ее распоряжении людских, материальных и других ресурсов)[458].

Что касается участия международных организаций в нормотворческом процессе, в создании ими норм, обязательных для государств-членов, то обычно выделяется три основных способа:

— внесение изменений в уставы международных организаций;

— введение «внешней регламентации», т.е. разработка положений, определяющих правила поведения государств-членов вне организации;

— принятие норм, создающих «внутреннее право» международной организации, т.е. норм, касающихся ее внутреннего функционирования.

---

[456] См.: *Левин Д. Б.* История международного права. М., 1962. С. 14—18.
[457] См.: *Тункин Г. И.* Теория международного права. М., 1970. С. 410.
[458] См.: *Моравецкий В.* Функции международной организации. М., 1976. С. 90—91.

В КМП-82 международным организациям отводится значительная роль в обеспечении безопасности на море и разрешения споров, возникающих из эксплуатации морских пространств, и поддержании установленных соответствующими частями конвенций правового режима Мирового океана. Кроме того, Конвенция определяет правосубъектность организаций, создаваемых на основе ее положений. К таким организациям можно отнести Международный орган по морскому дну, Трибунал по морскому праву, Арбитраж и Специальный арбитраж по морскому праву.

Международные неправительственные морские организации хотя и объединяют не сами государства, а только их определенные организации или ассоциации, в значительной мере влияют на формирование международной морской политики и активно воздействуют на процесс международного нормотворчества.

Международные организации могут быть подразделены на организации глобальной и региональной компетенции. В настоящее время насчитывается более 60 международных организаций, деятельность которых непосредственно или в определенной степени связана с морским судоходством.

Наиболее значимыми международными организациями, деятельность которых нацелена на обеспечение безопасности мореплавания и полетов над морем, являются IMO и ICAO. Данные организации выделены только в интересах настоящей книги. Нельзя не отметить особый вклад в обеспечение международной безопасности на море таких организаций, как IAEA, Международный союз электросвязи, Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО, Всемирная метеорологическая организация, Международный морской комитет, Международная ассоциация маячных служб, а также международных программ: Международной программы поиска и спасания судов и самолетов, терпящих бедствие (КОСПАС-САРСАТ), программ международной навигации (GNSS, GLONASS, GMDSS) и др.

5.4.1. Международная морская организация

Организация была основана в 1958 г., когда вступила в силу Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации, принятая на Морской конференции, созванной ООН в 1948 г.

На август 2005 г. членами IMO являлись 166 государств и три ассоциированных члена (Гонконг, Макао и Фарерские острова). СССР — член организации с 1958 г. Ранее организация носила название IMCO; 14 ноября 1975 г. IX сессия Ассамблеи IMCO одобрила поправки к некоторым статьям Конвенции об IMCO, в частности те из них, которые изменили название организации (см. резолюции IMO A. 358 (LX) и A. 371 (X), 1975 г. и 1977 г.).

В настоящее время IMO является специализированным учреждением ООН по проблемам международного судоходства с широкой сферой деятельности в области безопасности мореплавания и обеспечения мер, направленных против загрязнения морской среды. Кроме того, в поле зрения организации вопросы повышения эффективности судоходства и противодействия дискриминации для всех государств, участвующих в международной торговле (ст. 1, 59, 60 Конвенции об IMO 1948 г.).

За период своего существования IMO добилась разработки и принятия важнейших международных актов в области безопасности на море, предотвращения загрязнения, упрощения формальностей в области международного судоходства и оказания технической помощи.

Кроме того, IMO приняты, в том числе совместно с другими международными организациями, резолюции, рекомендации, утверждены кодексы, стандарты, правила и руководства по различным вопросам мореплавания.

Целями IMO являются:

— содействие сотрудничеству между государствами в области правительственного регулирования и осуществления мероприятий по техническим вопросам международного торгового судоходства, разработка и содействие принятию наиболее высоких и практически достижимых норм для обеспечения безопасности на море и эффективности судоходства;

— рассмотрение любых вопросов судоходства по представлениям иных специализированных учреждений или органов ООН;

— обеспечение правительств информацией по рассматриваемым вопросам.

Также IMO обеспечивает достижение гласности относительно мер, принимаемых государствами в целях обеспечения безопасности судоходства, а также предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды[459]; способствует надлежащему опубликованию морских карт и иной навигационной информации, имеющей отношение к мореплаванию[460]; разрабатывает и реализует программы по передаче передовых морских технологий и сотрудничества в области подготовки кадров международного сотрудничества и особенно подготовки людских ресурсов путем обучения и образования граждан развивающихся государств (ст. 202 и 268 КМП-82)[461]; занимается юридическими вопросами ответственности судовладельцев и государств за загрязнение моря, выполняет роль аппарата сотрудничества правительств для разработки и принятия международных административных, правовых и технических норм, направленных на обеспечение охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания и эффективности судоходства.

Основная форма деятельности IMO — подготовка рекомендаций, проектов конвенций по вопросам мореплавания, судостроения, охраны морской среды, созыв международных конференций для рассмотрения и принятия государствами подготовленных документов.

Комитет по обеспечению безопасности на море (MSC) рассматривает все аспекты обеспечения безопасности навигации, конструкции судов и их оборудования с точки зрения их соответствия правилам предотвращения столкновения судов в море, перевозки опасных грузов. Первоначально созданный как вспомогательный орган Ассамблеи и получивший новый статус в 1985 г., Комитет по защите окружающей среды (MEPC) рассматривает и разрабатывает правила и нормы, направленные на принятие мер по предотвращению загрязнения и контролю за загрязнением с судов. Указанным комитетам помогают 9 субкомитетов: Навалка жидкостей и газов (BLG); Перевозка опасных грузов, сухих грузов и контейнеров (DSC); Противопожарный (FP); Радиокоммуникций, поиска и спасания (COMSAR); Безопасности навигации (NAV); Конструкции судов и оборудования (DE); Стабильности линейного судоходства и Безопасности рыболовных судов (SLF); Стандартов подготовки и несения ходовой вахты (STW) и Процедур государства флага (англ. — Flag State Implementation (FSI)).

Юридический комитет, учрежденный в 1967 г. в статусе субкомитета в связи с рассмотрением правовых вопросов, возникших в связи с катастрофой танкера Тори Каньон (Torrey Canyon), отвечает за юридическую экспертизу всех разрабатываемых в рамках IMO документов и споров, возникающих по вопросам толкования принятых норм.

Комитет по техническому сотрудничеству, учрежденный в 1969 г. как субкомитет и преобразованный в комитет в 1984 г., разрабатывает проекты и внедряет рекомендуемую практику и стандарты в области технического обеспечения безопасности мореплавания.

Секретариат IMO осуществляет текущую работу организации и состоит примерно из 300 сотрудников, которыми руководит Генеральный секретарь[462]. Штаб-квартира организации находится в Лондоне.

5.4.2. Международная организация гражданской авиации

Идея создания международной организации для регулирования деятельности всемирной гражданской авиации воз-

[459] Такая информация предоставляется мореплавателям и другим заинтересованным лицам, чтобы они имели возможность принять необходимые шаги по предупреждению нарушений национального законодательства или для того, чтобы избежать неоправданного риска и опасностей, с которыми могут быть связаны отдельные ситуации (см. ст. 21, 22, 24, 41, 52, 53, 60, 60, 211, 211, 217 КМП-82).

[460] В частности, в соответствии со ст. 16 КМП-82 прибрежные государства должны публиковать карты и перечни географических координат, которые обозначают исходные линии для измерения ширины территориального моря. Это же относится к государствам-архипелагам в случае установления архипелажных вод (ст. 47), а также к прибрежным государствам, устанавливающим границы ИЭЗ (ст. 75) и континентального шельфа (ст. 84).

[461] Данная задача всегда входила в круг основных задач IMO.

[462] С 1 января 2004 г. Генеральным секретарем является представитель Греции Эфтимиос И. Митрополуос (Efthimios E. Mitropoulos).

никла еще в начале прошлого столетия. Быстрое развитие воздушного транспорта и создание гражданской авиации в наиболее развитых странах мира повлекли за собой возникновение многих проблем международного уровня. Отдельным, даже сильно развитым странам было не под силу самостоятельно решать все проблемы, связанные с созданием и технической эксплуатацией воздушного транспорта, обеспечением его безопасности и эффективности.

По инициативе США в декабре 1944 г. в Чикаго собрались представители 54 государств, которые обсудили проблемы международной гражданской авиации. Из 55 приглашенных на Чикагскую конференцию государств в ее работе приняли участие 54, а Конвенцию подписали 32 государства, которые и создали ICAO. В ходе конференции было согласовано, что новая международная организация будет заниматься аэронавигационными вопросами, способствующими безопасности и регулярности полетов, а также повышению эффективности и экономичности воздушных перевозок.

Чикагская конференция закончилась подписанием Конвенции о международной гражданской авиации, на основании которой и стала официально действовать ICAO. Ввиду того, что процесс ратификации Конвенции затянулся, была создана Временная организация (англ. — Provisional International Organization — PICAO), которая функционировала с августа 1945 г. по апрель 1947 г., т.е. до момента создания ICAO. Местом штаб-квартиры организации был выбран город Монреаль. В мае 1948 г. вступило в силу соглашение между ООН и ICAO, в котором последняя признавалась специализированным учреждением ООН.

Целями и задачами ICAO являются разработка принципов и методов международной аэронавигации, содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта в целях:

— обеспечения безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире;

— поощрения искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;

— поощрения развития воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;

— удовлетворения потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;

— предотвращения экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией;

— исключения случаев дискриминации в отношениях между государствами;

— обеспечения безопасности полетов в международной аэронавигации;

— содействия развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Свою компетенцию ICAO осуществляет через принятие различных форм документов, имеющих разную юридическую силу:

а) стандарты и рекомендуемая практика (англ. — Standards and Recommended Practices), имеющие объединяющее обозначение «SARP»;

б) процедуры по обслуживанию воздушной навигации (англ. — Procedures for Air Navigation Services), имеющие объединяющее обозначение «PANS»;

в) региональные дополнительные процедуры (англ. — Regional Supplementary Procedures), имеющие объединяющее обозначение «SUPP»;

г) справочные материалы (англ. — Guidance Material), публикуемые в нескольких форматах.

Со времени создания ICAO разработала множество международных стандартов, касающихся конструкции и характеристик гражданских воздушных судов, а также действий пилотов авиакомпаний, летных экипажей, авиадиспетчеров и бригад по наземному и техническому обслуживанию. Среди них:

— Токийская конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г.;

— Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.;

— Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. и Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, 1988 г.

ГЛАВА 6. МОРСКОЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание основных конвенционных норм, регулирующих защиту морских экосистем;

— **уметь** оценивать практические действия по морепользованию с точки зрения норм морского экологического права;

— **владеть** способностью квалифицировать экологические правонарушения.

Занимая самую большую часть поверхности планеты, океан играет уникальную роль в жизни человечества. Он необходим для воздуха, которым мы дышим, воды, которую пьем, продуктов питания, которые едим, и климата, который нам далеко не безразличен. Экологические проблемы Мирового океана напрямую связаны с «загрязнением» человеческого сознания. Океан — это не только глобальное достояние, но и объект глобальной ответственности[463].

Деградация морской среды может быть связана с целым рядом источников. Войны[464], стихийные бедствия и природные аномалии принято относить к форс-мажорным причинам загрязнения, все остальные, как правило, — следствие человеческой безответственности и беспечности.

Установлено, что на долю наземных источников приходится 70% загрязнения морской среды, а на долю морского транспорта и сброса отходов в море — по 10%. Многие из загрязнителей, попадающие из наземных источников, представляют особую опасность для морской среды, поскольку они одновременно являются токсичными, стойкими и могут накапливаться в живых организмах. Источники загрязнителей не везде одинаково воздействуют на морскую среду. Как следует из доклада ООН «Повестка дня на XXI век», наибольшую угрозу для морской среды представляют: сточные воды, питательные элементы, синтетические органические соединения, отстой, мусор и пластмассовые изделия, металлы, радионуклиды, нефть (углеводороды) и полициклические ароматические углеводороды.

Начиная с 90-х гг. прошлого столетия достаточно последовательно формируется международное общественное мнение о том, что нельзя обеспечить экологическую безопасность одной страны, если экология другой, пусть расположенной на другом океанском побережье, резко ухудшается.

В 1992 г. в Рио-де-Жанейро представители правительств большинства стран мира собрались на Конференцию ООН по окружающей среде и развитию (ЮНЕСЕД) для того, чтобы согласовать меры, которые должны были быть предприняты в новом тысячелетии по обеспечению экологической безопасности. Участники конференции разработали важный документ, который заложил основы всемирной программы по устойчивому развитию, — Повестку дня на XXI век, гл. 17 которой посвящена экологическим проблемам Мирового океана.

Защита морской среды от загрязнения осуществляется как на общемировом (или глобальном, т.е. во всех акваториях Мирового океана), региональном уровнях, так и на основе двусторонних соглашений.

Глобальная программа действий по защите морской среды от загрязнения в результате осуществляемой на суше де-

---

[463] См. IOC/EC-Ext. 1/Inf. 1.

[464] В начале 1991 г., отступая из Кувейта, иракские войска подорвали свыше 500 нефтяных буровых скважин, и в тех из них, где нефть не воспламенились, она била фонтанами, образовывая большие озера, и стекала в Персидский залив. Сюда же вылилось большое количество нефти из подорванных терминалов и танкеров. В результате нефтью было покрыто 1554 км^2 поверхности моря, 450 км береговой полосы, где погибло большинство птиц, морских черепах, дюгоней и других животных.

ятельности (UNEP (OCA)/LBA/IG. 2/7) была принята на Вашингтонской межправительственной конференции 3 ноября 1995 г. В ней к Программе по окружающей среде (ЮНЕП) как секретариату Глобальной программы действий, а также координатору и катализатору природоохранной деятельности в рамках системы ООН, была обращена просьба содействовать и способствовать осуществлению Глобальной программы действий на национальном, региональном и субрегиональном уровнях, в частности путем новой активизации Программы по региональным морям[465].

В настоящий момент международные встречи по проблемам экологии океанов, мониторинг отдельных морских пространств, экологические экспертизы носят практически перманентный характер. Вместе с тем защита и сохранение морской среды требуют значительных материальных вложений и явно не успевают за политическими декларациями участников международных конференций.

6.1. Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право

Анализ правовых источников, регламентирующих защиту и сохранение морской среды от загрязнения, позволяет утверждать, что экологическая безопасность в процессе деятельности человека на море достигается соблюдением правовых предписаний, содержащихся в соглашениях государств по защите морских экосистем от загрязнения, имплементированных в национальный закон или иной нормативный акт, изданный органами государственной власти.

Первую группу составляют предписания, содержащиеся в многосторонних международных договорах, регулирующих общие вопросы сотрудничества государств по защите морских экосистем от загрязнения. Прежде всего к этой группе относятся положения ч. XII КМП-82 и положения ст. 24 и 25 Конвенции об открытом море 1958 г.

Вторая группа норм включает категорическую формулу, запрещающую загрязнение морских экосистем конкретными представляющими особую опасность для Мирового океана токсическими поллютантами (радиоактивные вещества, нефть и др.). К актам, содержащим такие нормы, можно отнести Международную конвенцию по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., MARPOL и др.

Отметим при этом, что Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. закрепляет противоправность любого затопления судов, самолетов, платформ или других искусственных сооружений, находящихся в море, преднамеренного сброса в морскую среду особо опасных отходов, содержащих, в частности, радиоактивные вещества, органогалогенные компоненты, ртуть, кадмий, нефть и нефтепродукты, устойчивые пластики и другие синтетические материалы. Только под тщательным контролем могут сбрасываться свинец, цинк, медь и некоторые другие вредные вещества. Причем затопление громоздких отходов также требует специального разрешения. В этом многостороннем соглашении особо подчеркивается, что сброс в море вредных отходов и других материалов, перечисленных в приложениях I—III к Конвенции, возможен только в исключительных случаях, когда такой сброс представляется единственным способом предотвращения угрозы безопасности человеческой жизни, судна, самолета, платформы или других искусственных сооружений на море в случае форс-мажора, вызванного непогодой или другими причинами, представляющими опасность для жизни людей или реальную угрозу безопасности судна, самолета. Причем сброс особо опасных веществ и материалов, перечисленных в приложении I, в случае крайней необходимости, представляющей неприемлемый риск здоровью человека, возможен, но государство обязано проконсультироваться с соответствующими странами и международными организациями, и только после этого ему может быть выдано разрешение на такой сброс. Следует отметить, что в Конвенции не нашел отражения вопрос о порядке разрешения споров, регламентации ответственности, и это, безусловно, является ее недостатком. К тому же ее положение не распространяется на случаи удаления в море опасных отходов, являющихся результатом нормальной эксплуатации ядерных судов.

[465] См.: UNEP/GPA/IGR. 1/3, 2001. 12 Sept.

Запрещающие нормы другого многостороннего договора — MARPOL — распространяются на преднамеренный и случайный сброс нефти и других вредных веществ с судов, стационарных и других плавучих платформ. Положения этого документа не применяются к случаям загрязнения морских экосистем при изыскании и разработке минеральных ресурсов морского дна, сточными водами, исключая вынос рек, к случаям затопления, попадающим под действие Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. В MARPOL закреплены правила, запрещающие сброс ядовитых жидких веществ (за исключением радиоактивных) в пределах 12 миль от ближайшего берега и в особых районах (районах Балтийского и Черного морей) (правило 5 приложения II), а также обязательства государств по установлению соответствующих стандартов сброса мусора и сточных вод с судов. Конвенцией регламентированы определенные максимальные расстояния от берега (от 12 до 25 миль), где допускается сброс всех основных видов мусора (пищевых отходов, ветоши, стекла и др.) и установлены правила, полностью исключающие сброс отдельных видов предметов. Например, запрещается сбрасывать все виды пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора. Особо предусмотрено, что в пределах от 4 до 12 миль от берега сточные воды перед сбросом должны быть продезинфицированы, а содержащиеся в них твердые вещества измельчены.

К третьей группе норм относятся предписания, устанавливающие запрет на загрязнение морских экосистем определенных районов Мирового океана. В частности, это Соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Северного моря нефтью 1969 г., Хельсинская конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. и др.

Четвертую группу норм составляют предписания многосторонних международных договоров универсального и регионального характера, которыми установлена противоправность радиоактивного загрязнения морских экосистем непосредственно в связи с деятельностью вооруженных сил государств в Мировом океане. Такие нормы содержатся в ст. 4 Договора об Антарктике 1959 г., который устанавливает в районе южнее 60-й параллели ю. ш. запрет на удаление с военных кораблей радиоактивных отходов любой степени активности. Запретительные нормы по радиоактивному загрязнению морских экосистем также содержатся в ряде многосторонних международных договоров:

— в Московском договоре о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой от 5 августа 1963 г. (ст. 1);

— Женевском протоколе о запрещении применения на войне удушливых, ядовитых или других подобных газов и бактериологических средств от 17 июня 1925 г., где дан перечень средств массового уничтожения, включающий и ядерное оружие как средство ведения войны;

— Договоре о нераспространении ядерного оружия от 1 июля 1968 г.;

— Договоре между СССР и США об ограничении подземных испытаний ядерного оружия от 3 июля 1974 г. (мощностью не свыше 150 кт);

— Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, от 27 января 1967 г., который содержит категорические предписания государствам принять эффективные меры в направлении ядерного разоружения, а также при исследовании и использовании космического пространства избегать его вредного загрязнения и действовать таким образом, чтобы не допускать неблагоприятных изменений земной среды, в том числе и морских экосистем.

Значительным шагом по обеспечению экологической безопасности в Мировом океане следует считать многосторонний Международный договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения от 11 февраля 1971 г., в котором закреплены согласованные между государствами обязательства по использованию дна морей и океанов в мирных целях, дальнейшему предотвращению распространения гонки ядерных вооружений на дно морей и океанов. Принципиальным представляется положение о том, что государствам, в соответствии со ст. 1 Договора, запрещается размещать на дне морей и океанов (а также в его недрах за пределами 12 морских

миль) какое-либо ядерное оружие или любые другие виды оружия массового уничтожения, а также сооружения, пусковые устройства и любые другие устройства, специально предназначенные для хранения, испытания или применения такого оружия.

Следует указать и на ряд иных норм международного права, позитивно влияющих на обеспечение защиты экологической среды. Так, среди норм, регулирующих использование определенных видов оружия, влияющего на морские экосистемы, можно выделить бактериологическое и токсинное оружие. Действующие нормы международного права запрещают государствам-участникам разрабатывать, производить, накапливать, приобретать и сохранять бактериологическое (биологическое) и токсинное оружие, оборудование или средства доставки, предназначенные для использования таких агентов или токсинов во враждебных целях или в вооруженных конфликтах (ст. 1 Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении от 10 апреля 1972 г.).

Наконец, следует особо выделить запретительные нормы международного права, направленные на недопущение враждебного использования средств воздействия на природную среду. Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 18 мая 1977 г.) нацелена на запрет любого враждебного использования средств воздействия на природную среду с целью устранения опасностей для человечества от такого использования. Термин «средства воздействия на природную среду» относится к любым средствам для изменения путем преднамеренного управления природными процессами — динамики, состава или структуры Земли, включая ее биоту, литосферу, гидросферу и атмосферу, или космического пространства (ст. II). Государства — участники Конвенции взяли на себя обязательства не помогать, не поощрять и не побуждать любое государство, группу государств или международную организацию к осуществлению деятельности, противоречащей целям Конвенции (ст. I). Каждое государство — участник Конвенции взяло обязательства принять любые меры, которые оно сочтет необходимыми в соответствии со своими конституционными процедурами, по запрещению и предотвращению любой деятельности, противоречащей положениям настоящей Конвенции, под его юрисдикцией или под его контролем, где бы то ни было (ст. IV).

Кроме многосторонних, следует обратить внимание и на ряд двусторонних соглашений между государствами в области различных аспектов военной деятельности, строгое выполнение которых, безусловно, способствует эффективному соблюдению принципов международного морского экологического права. Среди таких соглашений необходимо выделить: Соглашение о мерах по уменьшению опасности возникновения ядерной войны между СССР и США от 30 сентября 1971 г., Соглашение о предотвращении ядерной войны, заключенное между СССР и США от 22 июня 1973 г. (в соответствии с ним стороны взяли на себя обязательства исключить возникновение ядерной войны между каждой из сторон и другими странами), советско-американское Соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. и Протокол к нему от 22 мая 1973 г. и др., а также последующие аналогичные соглашения, заключенные с другими странами.

Пятую группу норм составляют предписания международного права, запрещающие вооруженным силам государств причинять какой-либо вред природным и морским экосистемам непосредственно в период вооруженных конфликтов. Среди действующих норм международного права в этой области укажем на Дополнительный протокол 1977 г. к Женевским конвенциям 1949 г., касающимся защиты жертв в международных вооруженных конфликтах (Протокол II). В п. 3 ст. 35 (Протокол I) определяется принцип, согласно которому вооруженным силам государств запрещается во время вооруженных конфликтов применять методы или средства ведения военных действий, которые имеют своей целью причинить или, как можно ожидать, причинят обширный, долговременный и серьезный ущерб природной среде. Средством реализации этого принципа является и содержащаяся в Дополнительном протоколе II (ст. 15) норма, согласно которой вооруженным силам государства запрещается в качестве объекта нападения использовать содержащие опасные силы установки и сооружения, к которым относятся плотины, дамбы и атомные электростанции. Причем это запрещение распространяется и на военные объекты.

Закрепляя это положение в нормах международного права, государства-участники, прежде всего, стремились оградить от напрасных жертв гражданское население. При этом несомненно учитывается и экологический фактор, так как освобождение неуправляемых опасных сил ведет к тяжелым потерям среди личного состава вооруженных сил и гражданского населения.

Другим важным международно-правовым актом, указывающим на недопустимость превращения в объект нападения природных экосистем, является Конвенция о запрещении или ограничении применения конкретных видов обычного оружия, которые могут считаться наносящими чрезмерные повреждения или имеющими неизбирательное действие, 1980 г., принятая на Конференции ООН по запрещению или ограничению конкретных видов обычного оружия, которые могут считаться наносящими чрезмерные повреждения или имеющими неизбирательное действие. В соответствии с п. 4 ст. 2 Протокола III к Конвенции о запрещении или ограничении применения зажигательного оружия вооруженными силами государств 1980 г. запрещается превращать в объект нападения с применением зажигательного оружия леса или другие виды растительного покрова. При этом запрещение не распространяется на вооруженные силы государств, если такие природные элементы используются для того, чтобы укрыть, скрыть или замаскировать комбатантов или другие военные объекты.

Анализ нормативного массива, определяющего содержание морского экологического права, позволяет утверждать, что складывается ряд императивных норм, способных в недалеком будущем сформировать основные принципы морского экологического права, а именно:

1) приоритет обеспечения экологической безопасности в процессе эксплуатации морской среды и ресурсов дна;

2) немедленное уведомление других государств, а также компетентных международных организаций о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности или когда ей нанесен ущерб в результате загрязнения;

3) загрязнитель платит;

4) предоставление преимуществ развивающимся государствам в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды или сведения к минимуму его последствий;

5) обязательность вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью с целью предотвращения (минимизации) загрязнения морской среды.

6.2. Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды

В соответствии со подп. 4 п. 1 ст. 1 КМП-82 под «загрязнением морской среды» понимается «привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха».

Защите и сохранению морской среды от загрязнения посвящены положения ч. XII КМП-82. Государства обязаны защищать и сохранять морскую среду, при этом Конвенция не отрицает их суверенных прав на разработку природных ресурсов в соответствии со своей политикой в области окружающей среды и в соответствии с их обязанностью защищать и сохранять морскую среду (ст. 193).

Государства принимают все меры, необходимые для обеспечения осуществления деятельности под их юрисдикцией или контролем таким образом, чтобы она не причиняла ущерб другим государствам и их морской среде путем загрязнения и чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы районов, где они осуществляют свои суверенные права. Меры, принимаемые в соответствии с КМП-82, относятся ко всем источникам загрязнения морской среды. Эти меры государства принимают, воздерживаясь от неоправ-

данного вмешательства в деятельность, проводимую другими государствами, и они должны быть направлены на уменьшение в максимально возможной степени:

а) выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, из находящихся на суше источников, из атмосферы или через нее, или путем захоронения;

б) загрязнения с судов, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море, предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования экипажей и эксплуатации судов;

в) загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр (в частности, по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечению безопасности работ на море и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации таких установок или устройств);

г) загрязнения от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде.

Кроме того, предпринимаемые по защите среды меры должны включать и те, которые необходимы для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды обитания рыб и других форм морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности (ст. 194 КМП-82).

Если обобщить обязанности государств по предотвращению загрязнения морской среды, предусмотренные в ч. XII КМП-82, то они могут быть сформулированы следующим образом. Государства обязаны:

1) при принятии мер по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды действовать таким образом, чтобы не переносить, прямо или косвенно, ущерб или опасность загрязнения из одного района в другой или не превращать один вид загрязнения в другой;

2) принимать все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате использования технологии либо введения чуждых или новых видов организмов в пространствах, находящихся под их юрисдикцией или контролем;

3) сотрудничать на всемирной или региональной основе непосредственно или через компетентные международные организации в формулировании и разработке международных норм, стандартов и рекомендуемой практики и процедур, соответствующих требованиям по защите и сохранению морской среды с учетом характерных региональных особенностей;

4) немедленно уведомлять другие государства, а также компетентные международные организации о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности ущерба или когда ей нанесен ущерб в результате загрязнения;

5) сотрудничать с другими государствами и компетентными международными организациями с целью:

— разработки совместных планов чрезвычайных мер на случай инцидентов, вызывающих загрязнение морской среды в целях ликвидации последствий загрязнения и предотвращения или сведения до минимума ущерба;

— содействия исследовательским работам, осуществления программ научных исследований и поощрения обмена полученными данными о загрязнении морской среды;

— установления надлежащих научных критериев для формулирования и разработки норм, стандартов и рекомендуемой практики и процедур по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды;

6) осуществлять с помощью признанных научных методов наблюдение, измерение, оценку и анализ риска и последствий загрязнения морской среды.

Кроме положений КМП-82 существуют и другие специальные принятые на региональном, двустороннем или всемирном уровне под эгидой IMO конвенции и соглашения, которые касаются защиты и сохранения морской среды.

Часть документов IMO по безопасности включает положения, которые также относятся к пресечению возможных

загрязнений, вызванных морскими авариями, и контролю за такими загрязнениями. В этих положениях стандарты, обеспечивающие безопасность, и стандарты, направленные на предотвращение загрязнения и сохранение морской среды, связаны между собой.

Другие документы IMO регулируют исключительно меры, направленные против загрязнения, независимо от того, является ли сброс загрязняющих веществ результатом аварии или результатом процесса разгрузки: IMO вправе как компетентная международная организация утверждать правила и стандарты, относящиеся к загрязнению морской среды с судов и загрязнению от сбросов. В данном контексте следует отметить следующие документы:

— MARPOL;

— Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г.;

— Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г.;

— Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными, чем нефть, 1973 г. (Протокол о вмешательстве).

Представляющие 38% мирового тоннажа 30 государств стали участниками Конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г., 69 государств (66%) являются участниками Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. и 38 государств (45%) — Протокол о вмешательстве. Кроме вышеназванных конвенций, меры против загрязнения также являются предметом нескольких резолюций Ассамблеи IMO.

Стандарты и правила MARPOL сведены в приложениях к Конвенции: приложение I — Правила предотвращения загрязнения нефтью; приложение II — Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом; приложение III — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке; приложение IV — Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов; приложение V — Правила предотвращения загрязнения мусором с судов. Приложения I, II, III, IV и V являются факультативными. Приложения I, II и V ратифицировали 79, 65 и 82 государства соответственно, что составляет 80, 42 и 83% мирового тоннажа морского флота.

Предупреждение и контроль над загрязнением от сбросов регулируют два соглашения: Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., участниками которой являются 76 государств, и до сих пор не вступивший в силу Протокол 1996 г. к ней.

Договоры по защите и сохранению морской среды от загрязнения, как двусторонние, так и многосторонние (региональные), должны применяться с учетом «критериев совместимости», что закреплено в ст. 237 КМП-82. Так, п. 1 ст. 237 устанавливает, что положения ч. XII не наносят ущерб конкретным обязательствам, принятым по специальным конвенциям и соглашениям, касающимся защиты и сохранения морской среды, а также соглашениям, которые могут быть заключены в развитие общих принципов КМП-82. Два наиболее важных соглашения морского экологического права (MARPOL и Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов 1972 г.), регулирующие предупреждение загрязнения с судов и от сбросов, хотя и были приняты раньше КМП-82, совершенно совместимы с ее положениями.

Кроме «совместимости», КМП-82 содержит положения, дающие право прибрежным государствам принимать нормы и устанавливать местные правила, которые сами по себе имеют оперативный характер (например, положения относительно юрисдикции государства порта и об утверждении специальных императивных мер для отдельных районов).

В целом следует отметить, что нормы, регламентирующие защиту и сохранение морской среды от загрязнения, хотя и приняты в разное время, дополняют друг друга и в целях надлежащего исполнения должны применяться совместно с учетом требований КМП-82. Когда государства имеют разумные основания полагать, что намечаемая деятельность под их юрис-

дикцией или контролем может вызвать существенное загрязнение морской среды или привести к значительным и вредным изменениям в ней, они в той мере, в какой это практически осуществимо, оценивают потенциальные последствия такой деятельности для морской среды и передают доклады о результатах этой оценки.

По смыслу раздела 5 ч. XII КМП-82 различает четыре вида основных источников загрязнения морской среды:

— находящиеся на суше (ст. 207);

— образуемые как результат деятельности на морском дне и в Районе (ст. 208, 209);

— вызываемые захоронением (ст. 210)[466];

— образуемые в результате судоходства (ст. 211).

С целью предупреждения и контроля за загрязнением морской среды с источников, находящихся на суше, государства должны стремиться согласовывать свою политику в этом отношении на региональном уровне и обязаны принимать соответствующие законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды на национальном уровне. Принимаемые для этой цели законы, правила, меры, нормы, стандарты, рекомендуемая практика и процедуры должны включать положения, которые предназначены для сокращения выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, в морской среде.

При осуществлении деятельности на дне, находящемся под юрисдикцией прибрежного государства, последнее должно принимать меры, которые могут быть необходимы и достаточны для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем возможного загрязнения. Принимаемые в этой связи законы, правила и меры должны быть не менее эффективными, чем международные нормы, стандарты и рекомендуемые практика и процедуры.

Применительно к предотвращению загрязнения, вызываемого деятельностью в Районе, государства также обязаны принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого деятельностью, осуществляемой судами, установками, сооружениями и другими устройствами, несущими их флаг или зарегистрированными в них, или эксплуатируемыми под их властью в зависимости от обстоятельств. Требования таких законов и правил должны быть также не менее эффективными, чем международные нормы, правила и процедуры и периодически пересматриваться.

Захоронение в пределах территориального моря и ИЭЗ или на континентальном шельфе не осуществляется без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства, которое имеет право разрешать, регулировать и контролировать такое захоронение после должного рассмотрения этого вопроса с другими государствами, на которых такое захоронение может отрицательно сказаться в силу их географического положения. И в этом случае национальные законы, правила и меры должны быть не менее эффективными в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем такого загрязнения, чем глобальные нормы и стандарты (ст. 210).

Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся захоронения, осуществляется в зависимости от правового режима района плавания и статуса вероятного источника сброса:

а) прибрежным государством в отношении захоронения в его территориальном море или ИЭЗ либо на его континентальном шельфе;

б) государством флага в отношении судов, плавающих под его флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в нем;

[466] В соответствии со подп. 5 п. 1 ст. 1 КМП-82, «захоронение» означает любое преднамеренное удаление отходов или других материалов с судов, летательных аппаратов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций или любое преднамеренное их уничтожение. Вместе с тем захоронением не считается удаление отходов или других материалов, присущих или являющихся результатом нормальной эксплуатации судов, летательных аппаратов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций и их оборудования, кроме отходов или других материалов, транспортируемых судами, летательными аппаратами, платформами или другими искусственно сооруженными в море конструкциями, которые эксплуатируются в целях удаления таких материалов, или подвозимых к таким судам, летательным аппаратам, платформам или другим искусственно сооружаемым в море конструкциям, а также кроме тех, что являются результатом обработки таких отходов или других материалов на таких судах, летательных аппаратах, платформах или конструкциях; помещение материалов для целей иных, чем их простое удаление.

в) любым государством в отношении погрузки отходов или других материалов, осуществляемой на его территории или у его прибрежных терминалов.

6.3. Предотвращение загрязнения с судов

К сожалению, количество источников загрязнения моря возрастает прямо пропорционально человеческим усилиям по эксплуатации его ресурсов. Проблема в том, что при нефтегазовом освоении любых месторождений опасность углеводородного загрязнения окружающей среды неизбежна из-за технологических разливов нефти, аварий трубопроводов, очистки танков нефтеналивных судов и т.д. Но это лишь часть проблемы. В результате разработки шельфовых месторождений и использования выносных морских терминалов будут расширяться «мертвые зоны», которые образуются в результате применения синтетических поверхностно-активных веществ как одного из главных средств при борьбе с нефтяными разливами.

Как отмечалось выше, загрязнение с судов — далеко не самый массовый источник возникновения экологических проблем. Вместе с тем каждая авария или катастрофа судна, связанная с загрязнением морской среды, всегда получает широкий международный общественный резонанс.

Каждый раз, изучая обстоятельства того или иного инцидента, специалисты приходили к заключению: как грузовладельцы, так и судовладельцы, сознавая вероятность возникновения проблем, пытались использовать «белые пятна» законов и правил, регламентирующих перевозку морем опасных грузов.

Так, например, в случае с «Эрикой» формальным судовладельцем танкера являлась компания «Tevere shipping», созданная только на бумаге для обеспечения регистрации судна под флагом Мальты. Фактическое управление танкером осуществлялось итальянской компанией «Panship Management» через другую фирму — «Guiseppe Savarese». За месяц до катастрофы судно было проинспектировано итальянским классификационным обществом RINA (ит. — Registro Italiano Navale). Эксперты высказывали подозрения, что на момент смены классификационного общества с французского «Bureau Veritas» на итальянское RINA судно не удовлетворяло требованиям класса и что смена классификационного общества за год до катастрофы, именно в то время, когда судно планировалось к специальному осмотру в «Bureau Veritas», связана именно с неудовлетворительным состоянием корпуса. Сомнения относительно технического состояния судна подкрепляются двумя случаями задержания танкера инспекциями портового контроля в Роттердаме (Нидерланды) в 1997 г. и Ставангере (Норвегия) в 1998 г.

Справедливости ради надо отметить, что практически после каждой серьезной катастрофы государства принимали новые национальные нормы или заключались международные соглашения, направленные на предотвращение загрязнения морской среды[467]. Так, после катастрофы танкера «Экссон Валдис» в США был принят законодательный акт OPA-90, который предусматривает последовательное уменьшение количества эксплуатируемых однокорпусных танкеров, принимая во внимание их возраст и техническое состояние с полным выводом из эксплуатации к 2010 г. Катастрофа танкера «Эрика» вызвала ужесточение контроля за транспортировкой темных нефтепродуктов во Франции и других странах ЕС. Как следствие катастрофы танкера «Экссон Валдис» в 1989 г. была принята Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г., которая влечет за собой вполне определенные финансовые обязательства.

Катастрофа танкера «Торри Каньон» потребовала разрешения вопросов как публично-правового характера (т.е. может ли прибрежное государство, которому от катастрофы угрожает наибольшая опасность, в данном случае Великобритания, принять решение относительно источника опасности, даже если этот источник находится вне зоны его юрисдикции (танкер потерпел аварию примерно в 100 с лишним милях от побережья Великобритании)), так и частноправового характера (какова ответственность владельца судна и владельца груза, на каких принципах она должна быть основана, какова величина этой от-

[467] Первым многосторонним актом, заключенным с целью защиты окружающей среды, явилась Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.

ветственности). Данное обстоятельство вызвало необходимость принятия Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. (в 1973 г. был принят Протокол, распространяющий Конвенцию на другие опасные и вредные вещества) и Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.[468]

В настоящее время правовая регламентация предотвращения загрязнения с судов основана на положениях КМП-82 и ряде специальных конвенций, в частности: Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.; Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1990 г.; Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. и некоторых других.

В феврале 2004 г. в Лондоне была подписана Конвенция по контролю и управлению судовыми балластными и отстойными водами и осадками и управлению ими (англ. — Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004), которая содержит меры по предотвращению и минимизации потенциального загрязняющего эффекта на распространение опасных микроорганизмов, находящихся в судовых балластных (отстойных) водах. В соответствии с Конвенцией на судне должны применяться так называемый План по управлению балластными и отстойными водами (англ. — Ballast Water and Sediments Management Plan) и наличествовать Книга учета балластных вод (англ. — Ballast Water Record Book). В дальнейшем предполагается разработать и принять стандарты по управлению балластными водами применительно к конкретным типам судов. В соответствии со ст. 17 Конвенция вступит в силу по истечении 12 месяцев после того, как не менее чем 30 государств-участников, торговый флот которых составляет не менее 35% общемирового тоннажа, ее ратифицируют. Испания и Бразилия 18 января 2005 г. первыми подписали Конвенцию. Кроме того, на предотвращение загрязнения моря нацелены отдельные положения конвенций, носящих частноправовой характер, например Афинской конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.; Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

В соответствии с положениями КМП-82 международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов устанавливаются (и периодически пересматриваются) государствами, действующими через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию. Кроме того, по аналогичной схеме в случае необходимости устанавливаются системы судоходных путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды.

Положения КМП-82, касающиеся защиты и сохранения морской среды, не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы (ст. 236).

Прибрежные государства в пределах своего территориального моря могут в порядке осуществления своего суверенитета принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения моря с иностранных судов, включая суда, осуществляющие право мирного прохода (хотя и не могут препятствовать мирному проходу как таковому) (п. 4 ст. 211 КМП-82).

Государства могут принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, плавающих под их флагом или зарегистрированных в них, а также устанавливать в этих целях особые требования в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды и для остановки у их портовых терминалов. Указанные требования должны быть официально опубликованы и о них должны быть извещены соответствующие международные организации, например ИМО.

В определенном, четко обозначенном районе ИЭЗ прибрежные государства могут принимать законы, правила и

[468] Ввиду того, что установленная максимальная сумма компенсации операторов судов за причиненный ущерб явилась весьма значительной (14 млн долл.), была принята Международная конвенция о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 г., вводившая в действие положения, обеспечивающие компенсацию до 60 млн долл.

стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, более жесткие, нежели те, которые установлены общепринятыми международными нормами.

Государства должны обеспечивать соблюдение судами, плавающими под их флагом или зарегистрированными в них, применимых международных норм и стандартов, принятых для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также принимать законы, правила и другие необходимые меры по их осуществлению; в частности, принимать надлежащие меры с целью обеспечения судам, плавающим под их флагом или зарегистрированным в них, запрещения плавания до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением требований международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов; чтобы такие суда имели на борту свидетельства, требуемые международными нормами и стандартами и выданные согласно этим нормам и стандартам, и чтобы был организован их периодический осмотр в целях проверки соответствия таких свидетельств фактическому состоянию судна (ст. 217 КМП-82). Указанные свидетельства должны приниматься другими государствами в качестве документов о состоянии судна и рассматриваться как документы, имеющие такую же силу, как и выдаваемые ими свидетельства, если нет явных оснований считать, что состояние судна в значительной степени не соответствует данным этих свидетельств.

В КМП-82 не допускается никакой дискриминации (по форме или по существу) против судов любого государства в осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей в отношении предотвращения загрязнения морской среды. Однако если судно совершает нарушение указанных норм и стандартов, государство флага самостоятельно или при содействии другого государства должно принять меры по безотлагательному расследованию или разбирательству в отношении предполагаемого нарушения независимо от того, где совершено такое нарушение или где в результате такого нарушения произошло или обнаружено загрязнение.

Наказания, предусмотренные законами и правилами государств в отношении судов, плавающих под их флагом, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений, независимо от того, где они совершены.

Если судно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, это государство может предпринять расследование и, когда это оправдано доказательствами, возбудить разбирательство в отношении любого сброса с этого судна в пределах или за пределами внутренних вод, территориального моря (включая период осуществления мирного прохода) или ИЭЗ этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов. Никакое разбирательство не возбуждается в отношении нарушения, связанного со сбросом во внутренних водах, территориальном море или ИЭЗ другого государства, если только не поступила просьба этого государства, государства флага или государства, которое пострадало или подверглось опасности в результате нарушения, связанного со сбросом, или же если такое нарушение не вызвало или не грозит вызвать загрязнения внутренних вод, территориального моря или ИЭЗ возбуждающего разбирательство государства.

Кроме права государства осуществлять разбирательства в отношении перечисленных выше случаев, в КМП-82 предусмотрены гарантии и меры по облегчению разбирательства в отношении иностранных судов. В частности, государства должны принимать меры к тому, чтобы способствовать допросу свидетелей и допущению доказательств, представляемых властями другого государства или компетентной международной организацией, а также способствовать участию в этом разбирательстве официальных представителей компетентной международной организации, государства флага и любого государства, затронутого загрязнением в результате нарушения.

Какие-либо полномочия по обеспечению выполнения в отношении иностранных судов в рамках указанных положений Конвенции могут осуществляться только должностными лицами либо военными кораблями, военными летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе.

Указанные должностные лица (военные корабли или летательные аппараты) при осуществлении своих полномочий по обеспечению выполнения мер в отношении иностранных судов не должны ставить под угрозу безопасность судоходства, подвергать судно какому-либо иному риску или отводить его в небезопасные порты или на небезопасные якорные стоянки.

В КМП-82 допускается возбуждение гражданского разбирательства по любому иску в отношении убытков или ущерба, явившихся результатом загрязнения морской среды. Только денежные штрафы могут налагаться за нарушения национальных законов и правил или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, совершенные иностранными судами за пределами территориального моря или в его пределах, за исключением случая преднамеренного и серьезного акта загрязнения в территориальном море, в том числе и при осуществлении прохода проливов (ст. 230, 233).

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. В п. 1 ст. 211 КМП-82 определяется общая обязанность государств, действующих через компетентную международную организацию (IMO), устанавливать международные нормы для предотвращения сокращения загрязнения морской среды с судов. Желая достичь полного прекращения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и свести к минимуму случайные сбросы таких веществ, 2 ноября 1973 г. в Лондоне была подписана MARPOL, а также принято два протокола (Протокол I — Положения, касающиеся сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ; Протокол II — Арбитраж) и приложения I—V, в которые Протоколом 1978 г. были внесены изменения и дополнения.

В контексте положений ст. 2 Конвенции «вредное вещество» означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря. «Сброс» по отношению к вредным веществам или срокам, содержащим такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение. «Сброс» в данном случае не включает сброс в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.; выброс вредных веществ, происходящий непосредственно вследствие разведки, разработки и связанных с ними процессов обработки в море минеральных ресурсов морского дна, или сброс вредных веществ для проведения правомерных научных исследований с целью борьбы с загрязнением или контроля над ним.

Конвенция применяется к судам, имеющим право плавания под флагом государства-участника, не имеющим такового права, но эксплуатируемым под управлением такого государства. Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждое государство-участник путем принятия соответствующих мер должно обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с положениями Конвенции (ст. 3).

В приложении I к Конвенции особые требования предъявляются к танкерам. Каждый существующий танкер, перевозящий нефтепродукты дедвейтом 40 тыс. т и выше, обеспечивается танками изолированного балласта. Каждый новый танкер, перевозящий сырую нефть дедвейтом 20 тыс. т и более, оборудуется системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью. Каждый существующий танкер, перевозящий сырую нефть дедвейтом 40 тыс. т и выше, обеспечивается танками изолированного балласта. Вместо того, чтобы обеспечивать танкеры танками изолированного балласта, могут также применять процедуру очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью (танкеры, перевозящие сырую нефть дедвейтом 70 тыс. т и выше, до истечения двух лет после даты вступления в силу Протокола 1978 г. и танкеры, перевозящие сырую нефть дедвейтом 40 тыс. т и выше, но дедвейтом менее 70 тыс. т, до истечения четырех лет после даты вступления в силу Протокола 1978 г.).

Любое нарушение положений настоящей Конвенции, независимо от места его совершения, запрещается, и санкции за

такое нарушение устанавливаются законодательством государства-участника. Правительство, в ведении которого находится установление правил для эксплуатации судов, плавающих под его флагом, должно выдавать свидетельство на годность судна к эксплуатации и устанавливать специальные правила инспектирования судов. Свидетельство, выданное по уполномочию стороны Конвенции, должно приниматься другими государствами и имеет такую же силу, что и собственное.

Судно, которое обязано иметь свидетельство, во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, может быть подвергнуто инспектированию, ограничивающемуся проверкой наличия указанного выше свидетельства, если не будет очевидных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в свидетельстве данным. В этом случае или в случае, если судно не имеет действительного свидетельства, осуществляющая инспектирование сторона принимает меры, обеспечивающие невыход в море такого судна до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы для морской среды.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный правительством, который не превышает пяти лет с даты его выдачи. Свидетельство теряет силу, если на судне без разрешения правительства произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах, а также при передаче судна под флаг другого государства. Новое свидетельство выдается только тогда, когда правительство, его выдающее, полностью удовлетворено соответствием судна конвенционным требованиям.

Протокол I к MARPOL содержит положения, касающиеся сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ. В соответствии со ст. 1 упомянутого Протокола капитан судна (или иное лицо, отвечающее за судно), вовлеченного в один из инцидентов, связанных с загрязнением морской среды, сообщает (по радио или с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства) сведения о таком инциденте без задержки и в возможно более полном объеме.

Упомянутое выше сообщение должно содержать как общую, так и частную информацию, а именно: данные, позволяющие идентифицировать судно; дату и время инцидента; координаты судна в момент инцидента; состояние ветра и моря в момент инцидента; данные о состоянии судна. К частной информации относятся сведения о точном наименовании или описании вредных веществ, вовлеченных в инцидент, включая, если возможно, правильное техническое наименование таких веществ; точное или приблизительное количество, концентрацию и возможное состояние вредных веществ, которые были или, вероятно, могут быть сброшены в море; описание упаковки и знаков маркировки; имя грузоотправителя, грузополучателя или изготовителя.

В соответствии с MARPOL государства-участники должны сотрудничать в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения ее положений, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения и постоянного наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или удаленном от берега терминале может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными государством, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение конвенционных положений. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положения Конвенции, то правительству государства, по уполномочию которого эксплуатируется судно, направляется сообщение для принятия соответствующих мер. Судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

Любой спор между двумя или несколькими государствами — участниками Конвенции относительно толкования или применения ее положений урегулируется путем переговоров или, если это невозможно и стороны не договорятся об ином, передается по просьбе любой из них на рассмотрение арбитража, как это предусмотрено в Протоколе II, который определяет арбитражную процедуру при разрешении спорных вопросов. Всякий спор, который может возникнуть между сторонами от-

носительно толкования или выполнения решения, может быть передан любой из сторон на рассмотрение суда, вынесшего это решение, или, если это невозможно, на рассмотрение другого суда, создаваемого для этой цели в том же порядке, что и первоначальный суд (ст. X Протокола II к MARPOL).

Третейский суд создается по просьбе одной из сторон Конвенции, адресованной другой, при этом в иске должно содержаться изложение существа дела с приложением подтверждающих документов. Суд выносит решение в течение пяти месяцев с даты своего создания, если не решит, в случае необходимости, продлить этот период на срок, не превышающий трех месяцев. К решению суда прилагается изложение его мотивов. Стороны должны исполнить это решение без промедления.

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г. Одним из основных документов IMO в сфере предотвращения загрязнения моря является Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

Конвенция определяет «сброс» как любое преднамеренное удаление в море отходов или других материалов с судов, самолетов, платформы или других искусственно сооруженных в море конструкций; любое преднамеренное захоронение в море судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций (ст. III).

Участники Конвенции взяли на себя обязательства индивидуально и коллективно способствовать эффективной борьбе со всеми источниками загрязнения морской среды и принимать все возможные меры для предотвращения загрязнения моря сборами отходов и других материалов, которые могут представить опасность для здоровья людей, повредить живым ресурсам и жизни в море, нанести ущерб зонам отдыха или препятствовать другим законным видам использования моря.

Меры, принимаемые в рамках Конвенции, относятся:

а) к судам и самолетам государства-участника, зарегистрированным на его территории;

б) судам и самолетам государства-участника, загруженным на его территории (включая территориальные воды) материалами для сброса;

в) судам и самолетам, а также стационарным или плавучим платформам государства-участника, которые находятся под его юрисдикцией и, как предполагается, занимаются сбросом.

Стороны Конвенции как самостоятельно, так и сотрудничая в рамках компетентных специализированных учреждений и других международных органов, обязались принимать меры, направленные на защиту морской среды от загрязнения, вызываемого:

а) углеводородами, включая нефть, и их отходами;

б) другими ядовитыми и опасными веществами, транспортируемыми судами в целях иных, чем сброс;

в) отходами, возникающими вследствие эксплуатации судов, самолетов, платформ и других искусственно сооруженных в море конструкций**;**

г) радиоактивными загрязняющими веществами от всяких источников, включая суда;

д) химическими и биологическими веществами военного назначения;

е) отходами или другими материалами, непосредственно получаемыми или возникающими в связи с исследованием, эксплуатацией и связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна (ст. XII).

Каждое государство — участник Конвенции должно назначать соответствующий орган или органы для выдачи специальных разрешений, получение которых требуется до и в целях сброса загрязняющих веществ, а также для регистрации характеристик и количества всех материалов, допущенных к сбросу, времени и методу сброса.

Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. Конвенция была подписана в Лондоне 30 ноября 1990 г. и устанавливала обязательное наличия на судах планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (ст. 3), определяла порядок сообщений о загрязнении нефтью (ст. 4), действия по получении сообщения о загрязнении нефтью (ст. 5) и требования к национальным и региональным системам

обеспечения готовности и реагирования (ст. 6). Приложение к Конвенции содержит порядок возмещение расходов, связанных с оказанием помощи.

Согласно Конвенции каждый участник должен требовать, чтобы суда, имеющие право плавания под ее флагом, имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Судно, на борту которого должен находиться план чрезвычайных мер во время нахождения в порту или морском терминале, находящемся под юрисдикцией одного из государств — участников Конвенции, подлежит инспектированию портовыми должностными лицами.

Каждый участник Конвенции должен требовать от капитанов или других лиц, ответственных за суда, плавающие под его флагом, и лиц, ответственных за морские установки, находящиеся под его юрисдикцией, безотлагательно сообщать о любом событии, связанном с их судном или морской установкой, повлекшем сброс нефти.

По получении сообщения о загрязнении нефтью государство-участник оценивает событие для того, чтобы определить, является ли оно инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью; оценивает характер, масштабы и возможные последствия инцидента, после чего незамедлительно информирует все государства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты таким инцидентом.

Согласно Конвенции каждое государство-участник учреждает национальную систему срочной и эффективной борьбы с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью. Эта система, как минимум, включает назначение:

1) компетентного национального органа или органов, ответственных за обеспечение готовности и реагирование на случай загрязнения нефтью;

2) национального оперативного пункта или пунктов связи, которые отвечают за получение и передачу сообщений о загрязнении нефтью;

3) органа, который имеет право от имени государства обращаться за помощью или принимать решения об оказании помощи, о которой поступила просьба.

Как было отмечено выше, приложение к Конвенции содержит положения о возмещении расходов, связанных с оказанием помощи. В частности, если соглашение о финансовых мероприятиях по борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью, не заключено до такого инцидента на двусторонней или многосторонней основе, государства-участники несут расходы, связанные со своими соответствующими действиями по борьбе с загрязнением следующим образом:

— если действия были предприняты одной стороной по экстренной просьбе другой стороны, запрашивающая сторона возмещает оказывающей помощь стороне расходы, связанные с ее действиями; запрашивающая сторона может аннулировать свою просьбу в любое время, но в этом случае она несет расходы, которые уже понесла или приняла на себя оказывающая помощь сторона;

— если действия были предприняты стороной по своей собственной инициативе, эта сторона несет расходы, связанные со своими действиями.

Трансграничная перевозка опасных грузов. Перевозка опасных грузов морем находится в центре международного внимания на протяжении 40 с лишним лет, за которые было принято множество политических решений и правовых норм. Здесь уместно упомянуть Декларацию Конференции ООН по проблемам окружающей человека среды 1972 г. (Стокгольм), Всемирную хартию природы, принятую в 1982 г. в качестве правил поведения в отношении охраны окружающей человека среды и сохранения природных ресурсов, Каирские руководящие положения и принципы в отношении экологически оправданного использования опасных отходов, принятые Советом управляющих UNEP, рекомендации Комитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов (сформулированные в 1957 г. и обновляемые каждые два года), соответствующие рекомендации, декларации, документы и правила, принятые в рамках системы ООН, а также исследования, проводимые другими международными и региональными организациями.

Учитывая риск нанесения ущерба здоровью человека и окружающей среде опасными и другими отходами и их

трансграничной перевозкой, сознавая растущую угрозу здоровью человека и окружающей среде в результате роста производства и трансграничной перевозки опасных и других отходов и их сложного характера, 23 марта 1990 г. в Базеле ряд государств подписали Конвенцию о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением, которая в Российской Федерации была ратифицирована Федеральным законом от 25 ноября 1994 г. № 49-ФЗ. В соответствии с положениями п. 1 ст. 2 Конвенции «отходы» представляют собой вещества или предметы, которые удаляются или подлежат удалению в соответствии с положениями национального законодательства.

Правовому регулированию подлежит оборот отходов, признанных опасными для трансграничной перевозки[469]. Они сведены в приложении I и среди них: группа медицинских отходов (полученных в результате врачебного ухода за пациентами в больницах, поликлиниках и клиниках, отходы производства и переработки фармацевтической продукции, ненужные фармацевтические товары, лекарства и препараты), отходы производства, получения и применения органических растворителей, ненужные минеральные масла, не пригодные для первоначально запланированного применения, отходы производства, получения и применения чернил, красителей, пигментов, красок, лаков, олифы, синтетических смол, латекса, пластификаторов, клеев/связывающих материалов, неорганические цианиды, кислотные растворы или кислоты в твердом виде, асбест (порошок или волокна), органические соединения фосфора, фенолы; эфиры и др. В приложении II сведены отходы, требующие особого рассмотрения (собираемые из жилищ и остатки в результате сжигания бытовых отходов). Кроме того, опасными будут признаваться и отходы, которые хотя и не вошли в какую-либо категорию, указанную в приложении I, но определены или считаются опасными в соответствии с внутренним законодательством государства экспорта, импорта или транзита. Потенциальная опасность отдельных видов отходов пока не до конца документирована; еще нет методики тестов для количественной оценки такой опасности. Во многих странах-членах разработана методика национальных тестов, которая применима к материалам, указанным в приложении I к Конвенции. В приложении III дается перечень опасных свойств взрывчатых веществ, огнеопасных жидкостей и огнеопасных твердых веществ, веществ или отходов, способных самовозгораться, окисляющихся веществ, токсичных (ядовитых) и др. Система классификации опасных грузов содержится в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов[470].

«Трансграничная перевозка» — любое перемещение опасных или других отходов из района, находящегося под национальной юрисдикцией одного государства, в район или через район, находящийся под национальной юрисдикцией другого государства, либо в район или через район, не находящийся под национальной юрисдикцией какого-либо государства, при условии, что такая перевозка затрагивает, по крайней мере, два государства.

«Удаление» означает любую операцию, на которую ссылается приложение IV к Конвенции, в частности операции, которые не ведут к возможной рекуперации, рециркуляции, утилизации, прямому повторному или альтернативному использованию: захоронение в земле или сброс на землю (например, на свалку и т.д.); впрыскивание на большую глубину (например, впрыскивание отходов соответствующей консистенции в скважины, соляные купола или естественные резервуары и т.д.); сброс в поверхностные водоемы (например, сброс жидких или илистых отходов в котлованы, пруды или отстойные бассейны и т.д.); сброс в водоемы, в моря/океаны, в том числе захоронение на морском дне; сжигание на суше и в море.

Документ о перевозке должен содержать следующую информацию: экспортер отходов и их производитель (-и); место производства отходов; лицо, отвечающее за удаление отходов, и фактическое расположение места удаления; перевозчик (-и) отходов или его (их) агент (-ы); дата начала трансграничной перевозки и подпись на квитанции каждого лица, отвечающего за отходы, вид перевозки (автомобильная, железнодорожная, по внутренним водным путям, морская, воздушная), в том числе в страны экспорта, транзита и импорта, а также в пункты ввоза и вывоза, если последние были определены, общее описание

[469] Отходы, которые в силу их радиоактивности подпадают под другие международные системы контроля, в том числе международные соглашения, специально применяющиеся в отношении радиоактивных материалов, а также отходы, возникающие в результате нормального функционирования морских судов, сброс которых охватывается другими международно-правовыми документами, исключаются из сферы действия настоящей Конвенции (п. 3, 4 ст. 1).
[470] ST/S6/AC. 10/1/Rev. 5. ООН. Нью-Йорк, 1988.

отходов, вид упаковки и количество грузовых мест и т.д.

Протокол I к Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. (далее — МКОВ-69) обязывает стороны принимать в открытом море такие меры, которые могут оказаться необходимыми для предотвращения, уменьшения или устранения серьезной и реальной опасности, которую представляют для их побережья и связанных с ним интересов загрязнение или угроза загрязнения веществами, иными, чем нефть, вследствие морской аварии или действия, связанных с такой аварией, которая, как разумно можно ожидать, повлечет большие вредные последствия (п. 1 ст. 1). «Вещества, иные чем нефть» перечислены в пяти дополнениях к Протоколу:

1) перевозимые наливом нефтепродукты (перечисленные в дополнении 1 к Приложению 1 к Конвенции МАРПОЛ) и иные чем нефтепродукты, на которые распространяется Международная конвенция о вмешательстве в открытом море 1969 г.[471];

2) жидкие вещества, перевозимые наливом;

3) вредные вещества, перевозимые в упаковке;

4) радиоактивные материалы;

5) сжиженные газы, перевозимые наливом.

Обязанностью капитана (или иного лица, отвечающего за судно), вовлеченного в «экологический инцидент», является незамедлительное передача сообщения наиболее быстрым и доступным в момент инцидента способом, в первую очередь по радио, тогда, когда инцидент влечет:

а) сброс иной, чем разрешенный Конвенцией МАРПОЛ 73/78;

б) сброс, происшедший в связи с тем, что он:

— произведен с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни в море;

— произошел в результате повреждения судна либо его оборудования;

в) сброс вредоносного вещества с целью борьбы с загрязнением в особых случаях загрязнения или в целях проведения правомерных научных исследований по борьбе с загрязнением или по контролю за ним.

В каждом сообщении ясно указывается, является ли вредоносное вещество, которое было или, вероятно, могло быть сброшено, нефтью, жидким, твердым или газообразным вредоносным веществом и перевозилось ли оно наливом, насыпью или в упаковке, в грузовых контейнерах, переносных емкостях или в автодорожных или железнодорожных цистернах.

Протокол II к МКОВ-69 определяет арбитражные процедуры в случае возникновения спора, при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения.

После вступления в силу КМП-82 пространственные пределы «вмешательства», кроме открытого моря, включают и пространства ИЭЗ. В п. 1 ст. 221 КМП-82 закрепляется право прибрежного государства «принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые приведут к серьезным и вредным последствиям». Условия, наличие которых необходимо для принятия таких мер, включают предварительные консультации с любым заинтересованным государством через ИМО и направление этой организации сообщения, представляющего научные и технические доказательства необходимости введения специальных обязательных мер. В течение 12 месяцев после получения такого сообщения ИМО определяет, существуют ли в районе условия, требующие введения специальных обязательных мер, или нет. Прибрежное государство, следуя решению ИМО, может принять законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, осуществляя международные нормы и стандарты или практику мореплавания, признанные этой органи-

[471] Например, разбавленные нефтяные битумы, компоненты бензина, кровельный гудрон, нефти и масла, газовый конденсат (природный), дорожный битум, жидкое топливо (керосин, масла), турбинное масло и пр.

зацией применимыми к особым районам (подп. «a» п. 6 ст. 211 КМП-82) и опубликовывает границы любого определенного, четко обозначенного района ИЭЗ, в котором введены специальные обязательные меры (подп. «a», «b» ст. 211 КМП-82).

В подпункте «c» п. 6 ст. 211 КМП-82 предусматривается право прибрежного государства вводить в отношении определенного, четко обозначенного района ИЭЗ дополнительные законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов. Если прибрежное государство вводит такие законы и правила, оно обязано уведомить об этом IMO. Законы и правила становятся применимыми через 15 месяцев после уведомления при условии, что указанная организация дала на это свое согласие в течение 12 месяцев после уведомления.

Особые районы. Положения относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем морской среды в особых районах содержатся в приложениях I, II и V к MARPOL. Руководство для определения особых районов, согласно MARPOL, содержится в резолюции IMO A. 720 (17), принятой в 1991 г.

В соответствии с положениями упомянутого Руководства под «особыми районами» понимаются районы, которые в силу особенностей экологических, социально-экономических или научных характеристик являются особо уязвимыми от морской деятельности и в силу этого требуют особой защиты IMO. «Особый район», в котором установлены дополнительные, с точки зрения повышенных мер экологической безопасности, «буферные зоны», определяется как «особо чувствительный район»[472].

«Особые районы» могут включать акватории территориального моря государства, воды ИЭЗ и пространства открытого моря. Поскольку в п. 6 ст. 211 КМП-82 не дается специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды, запрет, устанавливаемый в «особом районе», может охватывать любые вещества и материалы.

К мерам защиты Руководство относит специальные правила плавания по морским трассам и объявление портов и отдельных акваторий закрытыми для судов. Правила плавания по морским трассам должны согласовываться с руководством IMO по морским коридорам[473].

Государства, граничащие с международными проливами, и государства-архипелаги. В КМП-82 предусматривается право государств, граничащих с проливами, принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, по вопросам предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие «применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе». Такие законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не должно сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода (ст. 42).

Суда при транзитном проходе через проливы, используемые для международного судоходства, должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры, направленные на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения с судов. Указанные правила и процедуры содержатся в приложениях к MARPOL и в других применимых документах IMO.

В соответствии со ст. 54 КМП-82 положения относительно прав и обязанностей государства флага по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе аналогично применяются и к архипелажному проходу по морским коридорам.

Международная конвенция о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими 2004 г. под «балластными водами» понимает воду с взвешенным в ней веществом, принятую на борт судна для контроля дифферента, крена, осадки, остойчивости или напряжений судна. «Управление балластными водами» означает механические, физические, хи-

[472] Насколько известно автору, в настоящее время IMO установлен только один район, который определен как особо чувствительный — Большой Барьерный риф.
[473] Резолюция A. 572 (14).

мические и биологические процессы, по отдельности или в сочетании, для удаления, обезвреживания вредных водных и патогенных организмов в балластных водах и осадках или для избежания их приема или сброса.

Согласно Конвенции стороны приняли обязательства поощрять постоянное усовершенствование управления балластными водами и стандартов для предотвращения, сведения к минимуму и окончательной ликвидации переноса вредных водных и патогенных организмов посредством контроля судовых балластных вод и осадков и управления ими.

Управление балластными водами осуществляется за счет принятия государств, предоставляющих судам право плавания под своим флагом обязательств по исключению из практики приема судами балластных вод с потенциально вредными водными и патогенными организмами, а также осадков, которые могут содержать такие организмы.

Государства вправе установить национальные правила и программы в области управления балластными водами в своих портах и водах, находящихся под ее юрисдикцией. В портах и на терминалах, где производятся очистка или ремонт балластных танков, должны быть сооружены сооружения для приема осадков, и такие сооружения должны эксплуатироваться, не вызывая необоснованных задержек судов. Кроме того, государства должны обеспечивать безопасное удаление таких осадков, которое не причиняет ущерба окружающей среде, здоровью человека, имуществу или ресурсам - своим или других государств.

6.4. Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ

Как правило, экономические последствия ущерба, причиненного при морской перевозке опасных и вредных веществ, столь значительны, что требуют не только сотрудничества государств, но и распределения средств между судовладельцами, владельцами соответствующих грузов и судоходной отраслью.

Ввиду необходимости обеспечения предоставления достаточной, своевременной и эффективной компенсации лицам, потерпевшим ущерб, причиненный инцидентами, связанными с перевозкой морем вредных веществ, желая принять единообразные международные правила и процедуры для решения вопросов ответственности и компенсации в связи с таким ущербом, 3 мая 1996 г. в Лондоне государства приняли Международную конвенцию об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ. Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы любое обязательство, вытекающее из настоящей Конвенции, выполнялось, и принимает соответствующие меры согласно своему законодательству, включая применение санкций, которые могут считаться необходимыми, для эффективного исполнения любого такого обязательства.

Конвенционным районом признается территория государства — участника Конвенции и воды ИЭЗ (в случае, если государство таковые не установило, район, прилегающий к территориальному морю и находящийся за пределами территориального моря этого государства), простирающиеся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря.

К «опасным и вредным веществам» в Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. относятся любые вещества, материалы и изделия, перевозимые на борту судна в качестве груза, и в частности следующие:

— нефть, перевозимая наливом, в контексте определений дополнения I к приложению I MARPOL, измененной Протоколом 1978 г. (с поправками);

— вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, указанные в дополнении II к приложению II MARPOL, а также вещества и смеси, временно отнесенные к категориям загрязнителей A, B, C или D в соответствии с правилом 3 (4) приложения II MARPOL;

— опасные жидкие вещества, перевозимые наливом, перечисленные в гл. 17 Международного кодекса постройки и

оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 г. (с поправками), а также опасные продукты, в отношении которых администрация судна и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с п. 1.1.3 Кодекса;

— опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упаковке, охватываемые Международным кодексом морской перевозки опасных грузов с поправками; сжиженные газы, перечисленные в гл. 19 упомянутого Кодекса, а также продукты, в отношении которых администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с п. 1.1.6 Кодекса;

— жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°С (измеренной при испытании в закрытом тигле);

— перевозимые навалом твердые вещества, обладающие опасными химическими свойствами, охватываемые дополнением к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов в той мере, в какой эти вещества подпадают также под действие положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, когда они перевозятся в упаковке.

Под «ущербом» в Конвенции понимается смерть любого лица или нанесение телесных повреждений на или вне судна[474], перевозящего опасные и вредные вещества, в результате воздействия этих веществ[475]; убытки или ущерб, причиненные имуществу вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества, в результате воздействия этих веществ; убытки или ущерб в результате загрязнения окружающей среды, вызванного опасными и вредными веществами, при условии, что компенсация за нанесение ущерба окружающей среде ограничивается расходами на осуществление разумных восстановительных мер (п. 6 ст. 1).

В случаях, когда невозможно разумно отделить ущерб, причиненный опасными и вредными веществами, от ущерба, причиненного другими факторами, весь такой ущерб считается причиненным опасными и вредными веществами, если и в той мере, в какой ущерб, причиненный другими факторами, не является ущербом того вида, который указан в п. 3 ст. 4 Конвенции.

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. применяется к требованиям, за исключением тех, которые возникают на основе какого-либо договора перевозки грузов и пассажиров, относительно ущерба, причиненного в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.

Конвенция не применяется:

а) к ущербу от загрязнения, как он определен в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.;

б) к ущербу, причиненному радиоактивным веществом класса 7, как он определен в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов с поправками или в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов;

в) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, если только государство-участник само не приняло решение применять положения Конвенции к своим военным кораблям и не уведомило об этом Генерального секретаря IMO, указав условия такого применения.

В отношении судов, используемых для коммерческих целей, к каждому государству может быть предъявлен иск в соответствии с юрисдикцией, установленной в Конвенции, при условии, что оно отказывается от всех средств защиты, основанных на статусе суверенного государства.

Собственник судна[476] с момента инцидента[477] несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными и

[474] «Судно» для целей Конвенции — любое морское судно и морское плавучее средство любого типа.
[475] В соответствии с Конвенцией «в результате воздействия этих веществ» означает «в результате опасного или вредного характера веществ».
[476] «Собственник судна» означает лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна, а при отсутствии регистрации — лицо, собственностью которого судно является. В случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве

вредными веществами в связи с их перевозкой морем на борту судна, а если инцидент состоит из ряда происшествий, собственник судна несет ответственность с момента первого из таких происшествий.

Собственник судна не несет ответственности, если докажет один из следующих фактов:

а) ущерб явился результатом военных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого;

б) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб;

в) ущерб был всецело вызван небрежностью или иным неправомерным действием правительства или других властей, отвечающих за содержание в порядке огней или других навигационных средств.

Если ущерб вызван тем обстоятельством, что отправителем не была предоставлена информация об опасном и вредном характере погруженных веществ и это привело к тому, что собственник не получил страхования и ни собственник, ни его служащие или агенты не знали и не должны были при разумных обстоятельствах знать об опасном и вредном характере погруженных веществ, собственник судна также освобождается от ответственности (ст. 7).

Если собственник судна докажет, что ущерб явился всецело или частично результатом действия или упущения лица, потерпевшего ущерб, совершенного с намерением причинить ущерб, либо возник по небрежности этого лица, он может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

Если ущерб явился результатом инцидента с участием двух или более судов, каждое из которых перевозит опасные и вредные вещества[478], то каждый собственник судна (если он не освобождается от ответственности по вышеприведенным основаниям) несет ответственность за ущерб. Собственники судов несут солидарную ответственность за весь такой ущерб, который невозможно разумно разделить между ними (ст. 8).

Собственник судна, зарегистрированного в государстве-участнике и фактически перевозящего опасные и вредные вещества, должен для покрытия своей ответственности за ущерб осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, на сумму, устанавливаемую путем применения пределов ответственности, предусмотренных в Конвенции.

Свидетельство об обязательном страховании хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государстве-участнике, — органу государства, в котором выдается или удостоверяется свидетельство.

Свидетельства об обязательном страховании, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государства, должны признаваться другими государствами и рассматриваться как имеющие такую же силу, что и свидетельства об обязательном страховании, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве — участнике Конвенции.

Компенсация. В соответствии с гл. III Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. создается Международный фонд по опасным и вредным веществам (далее — Фонд ОВВ)[479], целью которого является обеспечение компенсации ущерба в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ в той мере, в какой защита, предоставляемая за счет страхования, является недостаточной либо не

оператора судна, «собственник судна» означает такую компанию.

[477] «Инцидент» — любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб или возникла серьезная и неминуемая угроза причинения ущерба.

[478] «Перевозка морем» означает период с момента, когда опасные и вредные вещества поступили на любую часть судового оборудования при погрузке, до момента, когда эти вещества прекратили находиться на любой части судового оборудования при разгрузке. Если никакое судовое оборудование не используется, этот период начинается и заканчивается соответственно, когда опасные и вредные вещества пересекают поручни судна.

[479] Фонд ОВВ должен признаваться в каждом государстве — участнике Конвенции в качестве юридического лица, способного по законодательству данного государства принимать на себя права и обязанности и быть стороной в процессе в судах этого государства. Каждое государство-участник признает директора в качестве законного представителя Фонда ОВВ.

предусматривается.

Фонд ОВВ распределяется между истцами пропорционально суммам их доказанных требований. Если до распределения фонда собственник судна или любое лицо, предоставившее собственнику судна страхование или иное финансовое обеспечение, выплатили компенсацию за ущерб, то такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы в порядке суброгации те права, которые на основании Конвенции принадлежали бы лицу, получившему компенсацию. Если собственник судна или другое лицо установит, что он может быть впоследствии принужден уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой такое лицо могло бы воспользоваться правом суброгации (если бы компенсация была выплачена до распределения фонда), то суд или другой компетентный орган государства, в котором фонд создан, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для того, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворить впоследствии его требования к фонду.

Фонд ОВВ может быть полностью или частично освобожден от своей обязанности выплатить компенсацию, если докажет, что ущерб явился всецело или частично результатом действия или упущения лица, потерпевшего ущерб, совершенного с намерением причинить ущерб, либо возник по небрежности этого лица.

Общая сумма компенсации, выплачиваемой Фондом ОВВ в отношении какого-либо одного инцидента, в том числе за ущерб, причиненный в результате стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого, не должна превышать 250 млн расчетных единиц. В том случае, когда сумма доказанных требований, предъявленных к Фонду ОВВ, превышает 250 млн расчетных единиц, имеющаяся сумма распределяется таким образом, чтобы соотношение между любым доказанным требованием и суммой компенсации, фактически получаемой истцом, было одинаковым для всех истцов.

Фонд ОВВ, его активы, доходы, включая взносы, и другое имущество, необходимое для выполнения его функций, освобождаются от всех прямых налогов во всех государствах — участниках Конвенции (ст. 35).

Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г. допускает предъявление исков как к собственнику судна, так и к Фонду ОВВ или Фондом ОВВ. Иски о компенсации могут быть предъявлены к собственнику судна (или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна) в судах государств, в территориальном море или ИЭЗ которых произошел инцидент. В случае если инцидент, причинивший ущерб, произошел за пределами территориального моря любого государства либо были приняты предупредительные меры для предотвращения или уменьшения такого ущерба, иски о компенсации могут быть предъявлены к собственнику судна (или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности) только в судах:

а) государства-участника, в котором судно зарегистрировано, или в случае незарегистрированного судна — государства-участника, под флагом которого судно имеет право плавать;

б) государства-участника, в котором находится обычное местожительство или основное коммерческое предприятие собственника судна;

в) государства-участника, в котором создан компенсационный фонд.

Любой иск к Фонду ОВВ о компенсации ущерба может быть предъявлен только в суде, обладающем юрисдикцией в отношении исков к собственнику судна, который ответствен за ущерб, причиненный соответствующим инцидентом, или в суде государства-участника, который был бы компетентен, если бы ответственность нес собственник судна.

Исковая давность. Права на компенсацию на основании страхования (иного финансового обеспечения) погашаются из средств Фонда ОВВ, если иск не будет предъявлен в течение трех лет со дня, когда лицо, понесшее ущерб, узнало или при разумных обстоятельствах должно было узнать о причинении ущерба и о том, кто являлся собственником судна.

Ни в коем случае иск не может быть предъявлен по истечении десяти лет со дня, когда произошел инцидент, вызвавший

ущерб. Если инцидент состоял из ряда происшествий, то десятилетний срок исчисляется со дня последнего из этих происшествий.

6.5. Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения

Целью региональной защиты морской среды от загрязнения является принятие специально адаптированных к конкретному географическому району правовых норм.

Экологическое состояние географически ограниченных морских районов в связи со сбросами загрязнителей с наземных источников, разливов нефти в местах ее добычи на континентальном шельфе, а также статистика инцидентов с судами и летательными аппаратами позволяют утверждать, что в большей степени загрязненными являются прибрежные экосистемы. Наиболее угрожающее положение складывается для Северного моря, Средиземного моря, Черного[480] и Балтийского морей. Загрязнение донных отложений и морских животных тяжелыми металлами и поливинилхлоридом распространено в прибрежных зонах всех континентов.

В силу различных обстоятельств, в том числе сложности и длительности принятия конвенционных обязательств, с одной стороны, а с другой — необходимости оперативного решения вопросов организации международного сотрудничества в защите морской среды от загрязнения, государства заключали так называемые «рамочные конвенции» с целью определения общих принципов охраны окружающей среды применительно к конкретному региону. Термин «рамочная конвенция» не имеет технического значения в международном праве. Его использовали для описания различных международных соглашений, основная цель которых состояла в определении общей системы руководящих принципов для определенной области, а не детальных обязательств. Поэтапный процесс принятия обязательств предполагает, что после принятия общих обязательств (общих организационных норм, целей, принципов, а также процедур, касающихся принятия решений, финансирования, урегулирования спорных вопросов и внесения поправок) разрабатываются конкретные обязательства и организационные решения. К рамочной можно отнести и упоминавшуюся ранее MARPOL, которая включает в себя только общие положения (например, касающиеся юридических и организационных вопросов), в то время как конкретные правила сведены в приложениях к Конвенции.

В области региональной охраны окружающей среды первой рамочной конвенцией являлась Барселонская конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г., после которой под эгидой UNEP было принято семь других региональных морских соглашений, включая Картахенскую конвенцию по защите и развитию среды морей Карибского региона 1983 г. (Картахенская конвенция) и Нумеаскую конвенцию по защите природных ресурсов и окружающей среды Южного Тихоокеанского региона (Конвенция SPREP).

На конец 2002 г. порядка 17 морских регионов охвачено специальными конвенционными нормами применительно к предотвращению загрязнения и минимизации его последствий. С момента принятия первого плана действий (Средиземное море, 1975 г.) до последнего (северо-восточная часть Тихого океана, 2002 г.) региональные моря значительно расширили свою географию, покрывая теперь морские прибрежные пространства более чем 140 стран[481].

Приполярные пространства. В КМП-82, как, впрочем, и в иных международных многосторонних договорах, не содержатся нормы, регламентирующие предотвращение загрязнения приполярных пространств. В разделе 8 ч. XII КМП-82, озаглавленном «Покрытые льдом районы», указывается лишь на право прибрежных государств «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, где особо

[480] Например, концентрация вредных веществ в Черном море за период с 1960 по 1992 г. увеличилась в десять раз, что связано главным образом со стоком Дуная.

[481] URL: www.unep.ch/seas

суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных» (ст. 234).

Вопросы предотвращения загрязнения арктических районов находятся в центре внимания Программы защиты морской среды Арктики (англ. — The programme for the Protection of the Arctic Marine Environment (PAME)), которая была учреждена в 1993 г. в качестве одной из пяти основных программ Арктического совета и основными приоритетами которой являются предотвращение и сокращение загрязнения, а также контроль за состоянием морской среды. Основой для принятия данной Программы послужила Декларация о защите окружающей среды Арктики от 14 июня 1991 г., в развитие которой были приняты Декларация о сотрудничестве в Баренцевом/Евроарктическом регионе от 11 января 1993 г., Программы действий Совета Баренцева/Евроарктического региона в области охраны окружающей среды от 15 июня 1994 г. и Декларация о создании Арктического совета от 19 сентября 1996 г.

Исследования проблем экологии Арктики проводятся в рамках многочисленных международных программ, среди которых Программа «Научная ледовая экспедиция», с 1993 г. изучающая долговременные изменения в экосистеме Северного Ледовитого океана, способные воздействовать на глобальное изменение климата. В рамках этой Программы в марте 1998 г. был выпущен Океанографический атлас для летнего периода Северного Ледовитого океана, позволяющий достаточно достоверно оценивать отдельные аспекты арктической экологии.

В развитие положений Договора об Антарктике 1959 г. и принятых к нему в 1988 г. приложений в Веллингтоне (Новая Зеландия) была принята Конвенция о регулировании деятельности по освоению минеральных ресурсов Антарктики (англ. — Convention on the Regulation of Antarctic Mineral Resource Activities (CRAMRA) с целью принятия принципов и правил по оценке возможного воздействия на окружающую среду деятельности по освоению минеральных ресурсов Антарктики. Конвенция определяет порядок осуществления освоения минеральных ресурсов; накладывает запрет на любую деятельность, способную нанести ущерб экосистемам Антарктики при освоении территорий, имеющих статус охраняемых (в соответствии с Договором по Антарктике 1959 г.) или вызвать глобальное или региональное изменение климата. Конвенция предполагает создание Комиссии по минеральным ресурсам, научных консультативных комитетов, контрольных комитетов и секретариата по выполнению Конвенции, а также разработку правил по планированию изысканий и развитию освоения минеральных ресурсов конвенционного района.

Северо-Восточная Атлантика. Проблеме предотвращения загрязнения акваторий Северо-Восточной Атлантики было посвящено несколько многосторонних договоров, в частности Конвенция о предотвращении загрязнения моря с судов и летательных аппаратов (англ. — Convention for the prevention of marine pollution by dumping from ships and aircraft), подписанная в Осло 15 февраля 1972 г., действующая с двумя протоколами, принятыми 2 марта 1983 г. и 5 декабря 1989 г., и Конвенция о предотвращении загрязнения моря с береговых источников (англ. — Convention for the prevention of marine pollution from land-based sources), подписанная в Париже 4 июня 1974 г., с протоколом, подписанным 26 марта 1986 г.

Конвенция о защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г. (англ. — The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic), или Осло-Парижская Конвенция по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (англ. — OSPAR — Oslo-Paris Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic), явилась продолжением и развитием двух соглашений: Конвенции по предотвращению сброса отходов в море от 15 февраля 1972 г. (Осло) и Конвенции по предотвращению загрязнения моря от 4 июня 1974 г. (Париж). В сентябре 1992 г. Конвенцию подписали Бельгия, Великобритания, Германия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Швейцария, Швеция, Финляндия, Франция и ЕС. Конвенция о защите морской среды Севе-

ро-Восточной Атлантики 1992 г. вступила в силу 25 марта 1998 г., а 22—23 июля 1998 г. стороны приняли Дополнение V (защита и сохранение экосистем и биологического разнообразия в морской среде») и приложение 3 (критерии по идентификации человеческой деятельности в контексте положений Дополнения V). Ранее принятые дополнения регулировали вопросы предотвращения загрязнения из источников, расположенных на суше и вне ее пределов, путем захоронения, а также положения об определении качества морской среды. Приложения содержали технические критерии, применимые в контексте положений отдельных статей Конвенции о защите морской среды Северо-Восточной Атлантики 1992 г.

Конвенционным районом признаются пространства, включающие внутренние воды, территориальное море, пространства за его пределами, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства, открытое море и морское дно в следующих пределах: севернее от 36° с. ш. и между 42° з. д. и 51° в. д.

В конвенционный район не включены акватории Балтийского моря и Бельтов, пространства Средиземного моря восточнее точки пересечения параллели 36° с. ш. и меридиана 5°36' з. д., а также часть пространств Атлантического океана севернее 59° с. ш. и между параллелью 44° з. д. и меридианом 42° з. д.

В качестве общего обязательства государства — участники Конвенции договорились предпринимать все возможные меры, направленные на предотвращение загрязнения морской среды, охраны здоровья человека и сохранения экосистем, для чего индивидуально или совместно утвердить программы и меры по проведению согласованной политики в области защиты окружающей среды. Меры, принятые сторонами в конвенционном районе, должны быть распространены и на пространства за его пределами.

К Конвенции были приняты приложения, содержащие перечень конкретных мер, которые следует осуществлять с целью недопущения или минимизации загрязнения из следующих источников:

— размещенных на суше (приложение I);

— привнесенных в морскую среду путем захоронения (приложение II);

— находящихся в море (приложение III).

Участники соглашения договорились сотрудничать в установлении процедур, принятии мер и стандартов, принимаемых для предотвращения загрязнения морской среды, и с этой целью все предпринимаемые в будущем усилия будут основаны на научных исследованиях, проводимых в рамках согласованных программ.

Северное море. Соглашение о сотрудничестве в отношении загрязнения Северного моря нефтью и иными опасными веществами (англ. — Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North sea by oil and other harmful substances) явилось развитием правового режима, который был создан Соглашением по сотрудничеству в отношении загрязнения Северного моря нефтью, подписанным в Бонне 9 июня 1969 г., и было подписано в Бонне 13 сентября 1983 г. Бельгией, Великобританией, Данией, ФРГ, Нидерландами, Норвегией, Францией, Швецией, ЕС, исходя из вполне реальной угрозы для морской среды от загрязнения нефтью и иными опасными веществами и с целью объединения усилий в обеспечении экологической безопасности в случаях инцидентов.

Конвенционным районом признаются пространства Северного моря южнее 61° с. ш., включая воды пролива Скагеррак и Английского канала. Стороны договорились установить в конвенционном районе правила, включающие технические и оперативные меры по противодействию загрязнению (ст. 4).

Участники Соглашения договорились предпринимать совместные усилия по минимизации загрязнения морской среды Северного моря и информировать друг друга:

а) о национальной организации борьбы с загрязнением морской среды;

б) компетентных органах, ответственных за получение и распространение информации о загрязнении морской среды и принятие мер по осуществлению сотрудничества в этой области;

в) национальных средствах по борьбе с загрязнением морской среды, которые также могли бы быть использо-

ваны в совместных усилиях по предотвращению загрязнения;

г) новых способах и средствах борьбы с загрязнением;

д) всех инцидентах, связанных с загрязнением среды.

Стороны Соглашения обязали капитанов судов, несущих флаг государства-участника, и командиров летательных аппаратов, зарегистрированных в их национальных регистрах, незамедлительно информировать:

— обо всех инцидентах, приведших или могущих привести к загрязнению окружающей среды;

— о наличии природы и размеров наблюдаемого пятна загрязнения.

В интересах оперативного решения вопросов идентификации и организации борьбы с загрязнением конвенционный район поделен на зоны ответственности, в которых каждое прибрежное государство отвечает за первичные усилия по борьбе с загрязнением. В случае необходимости упомянутое государство может запрашивать помощь других участников Соглашения, которые должны незамедлительно организовывать применение необходимых сил и средств, соизмеримых существующей угрозе (ст. 7).

Средиземноморский регион. Защита Средиземного моря от загрязнения регламентируется Барселонской конвенцией по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г., а также Протоколом о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности 1980 г., 1983 г. (с поправками согласно Протоколу 1996 г.), Протоколом об особо охраняемых зонах Средиземного моря 1982 г. и Протоколом об охране биоразнообразия в Средиземном море 1996 г.

Стороны Барселонской конвенции по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г. взяли на себя обязательства индивидуально или совместно предпринимать все надлежащие меры для предотвращения и прекращения загрязнения и противодействия загрязнению района Средиземного моря, а также для защиты и развития морской среды в этом районе (ст. 4).

Конвенционным районом являются пространства Средиземного моря, включая его заливы и моря, ограниченные на западе меридианом, проходящим через маяк мыса Спартель при входе в Гибралтарский пролив, и на востоке южной границей пролива Дарданеллы между маяком Мехметчик и светящим знаком Кумкале (ст. 1). В том, что касается загрязнения сбросами[482] с судов и летательных аппаратов[483], стороны договорились предпринимать все надлежащие меры для предотвращения и прекращения загрязнения конвенционного района, в том числе и за счет принятия национальных правил, относящихся к контролю над этим видом загрязнения. Такие же обязательства приняты в отношении противодействия загрязнению моря в результате исследований и разработок континентального шельфа, морского дна и его недр, а также загрязнению, причиной которого является сброс из рек, с береговых сооружений, из водоотводов или из каких-либо иных расположенных на суше источников в пределах их территорий (ст. 5—8). Правила, применяемые в отношении загрязнения с судов и летательных аппаратов, сведены в Протокол к Конвенции о предотвращении загрязнения средиземного моря сбросами с судов и летательных аппаратов.

Сброс в район Средиземного моря отходов или других материалов, перечисленных в приложении I к Протоколу, запрещается. Сброс в конвенционном районе отходов или других материалов, перечисленных в приложении II к Протоколу, требует в каждом случае предварительного специального разрешения компетентных национальных властей, которые выдаются только после тщательного рассмотрения всех требуемых факторов.

---

[482] «Сброс» означает любое преднамеренное сбрасывание в море отходов или других материалов с судов или летательных аппаратов или любое преднамеренное затопление в море судов или летательных аппаратов. Вместе с тем «сброс» не включает: сбрасывание в море отходов или других материалов, свойственное или вытекающее из нормальной деятельности судов или летательных аппаратов и их оборудования (за исключением отходов или других материалов, которые перевозятся судами или летательными аппаратами с целью удаления таких материалов или доставляются на такие суда или летательные аппараты, или образуются в результате обработки таких отходов или других материалов на таких судах или летательных аппаратах); размещение материалов с целью иной, чем простое удаление их, если такое размещение не противоречит целям Конвенции.

[483] Применительно к Конвенции «суда и летательные аппараты» означает водные или воздушные суда какого бы то ни было типа. Это выражение включает суда на воздушной подушке и плавучие средства, как самоходные, так и несамоходные, а также платформы и другие искусственные сооружения на море и их оборудование.

Каждая из сторон взяла на себя обязательство давать указания своим морским инспекционным судам и самолетам и прочим соответствующим службам сообщать своим властям о любых происшествиях или условиях в конвенционном районе, которые дают основание полагать, что имел место или будет иметь место сброс в нарушение положений Конвенции.

В случае возникновения спора между государствами — участниками данного соглашения относительно интерпретации или его применения они должны стремиться к урегулированию посредством переговоров или иных мирных способов по их собственному выбору. Если посредством переговоров урегулировать спор не представляется возможным, то такие споры по общему соглашению должны быть переданы на арбитраж, процедуры которого определены в приложении А к Конвенции.

Признавая, что серьезное загрязнение моря нефтью и прочими вредными веществами в конвенционном районе представляет опасность для прибрежных государств и морских экологических систем, был подписан Протокол. Суть обязательств, зафиксированных в Протоколе о сотрудничестве в предотвращении загрязнения средиземного моря нефтью и прочими вредными веществами при чрезвычайных обстоятельствах, сводится к тому, что стороны должны сотрудничать при принятии необходимых мер в случаях серьезной и непосредственной опасности морской среде, побережью или соответствующим интересам одного или нескольких государств из-за присутствия больших количеств нефти или прочих вредных веществ вследствие случайных причин или накопления незначительных сбросов, которые загрязняют или грозят загрязнить море в пределах конвенционного района (ст. 1 Протокола).

Защита от загрязнения Черного моря осуществляется в соответствии с положениями Конвенции о защите Черного моря от загрязнения, подписанной в Бухаресте 21 апреля 1992 г.

Подписывая данную Конвенцию, стороны исходили из того, что черноморское побережье является крупным международным курортным районом, где причерноморские страны вложили большие средства в здравоохранение и развитие туризма, а также учитывали особые гидрологические и экологические условия Черного моря и повышенную чувствительность его флоры и фауны к изменениям температуры и состава морской воды.

Сфера применения Конвенции — собственно Черное море (включая территориальное море и ИЭЗ каждой договаривающейся стороны) с южным пределом, образуемым линией, соединяющей мысы Келагра и Дальян.

Под «загрязнением морской среды» в Конвенции понимается «привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха» (ст. II).

Государства — участники Конвенции обязались индивидуально или совместно принимать все необходимые меры, совместимые с международным правом, в целях предотвращения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря и борьбы с ним, а также в целях ее защиты и сохранения (ст. V).

Участники Конвенции о защите Черного моря от загрязнения 1992 г. также взяли на себя обязательства принять национальные нормы и правила, касающиеся ответственности за ущерб, причиненный физическими или юридическими лицами морской среде Черного моря в районах, над которыми они осуществляют в соответствии с международным правом свой суверенитет, суверенные права или юрисдикцию. Государства должны обеспечить, чтобы в их правовых системах была предусмотрена возможность регресса в целях оперативного получения надлежащей компенсации или иного возмещения ущерба, причиненного загрязнением морской среды Черного моря физическими или юридическими лицами, находящимися под их юрисдикцией.

Меры, предпринимаемые в рамках конвенционных обязательств, касаются загрязнения из любых источников (суда, летательные аппараты, искусственные сооружения, включая и те, которые расположены на суше) (ст. VI). В соответствии с положениями ст. II «вредное вещество» означает любое опасное, ядовитое или иное вещество, которое, оказавшись в морской

среде, ввиду своей токсичности и (или) стойкости и (или) способности к аккумуляции в живых организмах, вызывает загрязнение или отрицательно влияет на биологические процессы. Вещества и материалы, отнесенные Конвенцией к «вредным», сведены в приложения. Приложение I распространяет свои положения на «опасные вещества и материалы» (например, оловоорганические соединения, стойкие фосфороорганические соединения, ртуть и ртутные соединения, кадмий и кадмиевые соединения, стойкие вещества, обладающие доказанными канцерогенными или мутагенными свойствами, отработанные смазочные масла, стойкие синтетические материалы, способные плавать, тонуть или оставаться во взвешенном состоянии; радиоактивные вещества и отходы; свинец и соединения свинца). В приложение II включены ядовитые вещества и материалы (например, биоциды и их производные, цианиды, фториды и атомарный фосфор, патогенные микроорганизмы, соединения цинка, олова, ванадия, меди, мышьяка, сырая нефть и др.).

Кроме того, к Конвенции были приняты протоколы, регулирующие порядок сотрудничества сторон по вопросам предотвращения загрязнения с суши в чрезвычайных ситуациях и в случае загрязнения, вызываемого захоронением и деятельностью на континентальном шельфе.

Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из источников, находящихся на суше, нацелен на недопущение загрязнения в результате сбросов из таких наземных источников, как реки, каналы, береговые сооружения, другие искусственные сооружения, водовыпуски или стоки, либо из иных, в том числе и через атмосферу. Районом применения Протокола, как определено в самой Конвенции, является Черное море и воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря, а в отношении пресноводных водотоков этот район простирается до границы пресных вод, которая означает воды, расположенные в сторону берега от линии, соединяющей конечные точки на правом и левом берегах водотока в месте его впадения в Черное море.

В соответствии с Протоколом стороны обязуются:

— предотвращать и устранять загрязнение морской среды Черного моря из наземных источников веществами и материалами, перечисленными в приложении I к Протоколу;

— сокращать и, по возможности, устранять загрязнение морской среды Черного моря из наземных источников веществами и материалами, перечисленными в приложении II к Протоколу;

— стремиться к сотрудничеству в отношении минимизации загрязнения из водотоков, впадающих в Черное море;

— осуществлять в возможно сжатые сроки мероприятия по мониторингу для оценки уровней загрязнения, его источников и экологических последствий вдоль своего побережья, а в верховьях рек проводить дополнительные исследования с целью изучения взаимодействия пресных и соленых вод;

— сотрудничать в разработке совместных руководящих принципов, стандартов или критериев в отношении специальных характеристик морских стоков и в научном определении специальных требований к сточным водам, для которых необходим отдельный режим, и требований, касающихся количеств сбрасываемых веществ, перечисленных в приложениях I и II, их концентрации в сточных водах и методов их сброса.

Меры, которые надлежит применять при загрязнении, вызываемом захоронением, определены Протоколом о защите морской среды Черного моря от загрязнения, вызываемого захоронением. В рамках участия в этом документе основной обязанностью государств является недопущение в районах, находящихся под их юрисдикцией, осуществления захоронения физическими или юридическими лицами нечерноморских государств. Кроме того, Протокол запрещает захоронение отходов или иных материалов, содержащих вещества, перечисленные в приложении I. Данное положение не применяется к отвалам грунта при условии, что они содержат рассеянные загрязняющие вещества, упомянутые в приложении I, в концентрациях, не превышающих предельные уровни, которые подлежат определению Комиссией в трехлетний срок после вступления Конвенции в силу.

Для захоронения отходов или иных материалов, содержащих ядовитые вещества, перечисленные в приложении II, в

каждом случае требуется предварительное специальное разрешение компетентных национальных органов. Данные положения не применяются, когда людям либо судну или летательному аппарату в море грозит гибель или полное уничтожение, или в любом другом случае, когда существует опасность для жизни людей и когда захоронение представляется единственным способом устранения такой опасности, а также когда есть все основания полагать, что ущерб, причиненный таким захоронением, будет меньше того, который был бы причинен в противном случае. При этом захоронение осуществляется таким образом, чтобы свести к минимуму вероятность ущерба для людей или для жизни в море. Информация об этом незамедлительно сообщается Комиссии.

С целью предотвращения загрязнения, которое может возникнуть в результате деятельности на континентальном шельфе, государства обязались принять национальные законы и правила, а также определить меры для предотвращения, сокращения и борьбы с загрязнением морской среды Черного моря, вызываемым или связанным с указанной деятельностью. Кроме того, причерноморские государства должны принимать меры в целях предотвращения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря из атмосферы или через нее, применимые к воздушному пространству над их территорией и к судам, плавающим под их флагом, или к судам или летательным аппаратам, зарегистрированным на их территории. Любые из предпринимаемых мер не должны наносить вред жизни в море и живым ресурсам, в частности путем изменения среды их обитания и создания помех для рыболовства и других правомерных видов использования Черного моря.

Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях обязывает государства принимать необходимые меры и сотрудничать в случаях возникновения серьезной и непосредственной опасности для морской среды Черного моря или вызванной присутствием больших количеств нефти или других вредных веществ в результате аварий или накопления небольших сбросов, которые загрязняют или угрожают загрязнением моря.

Государство, которому становится известно о случаях, когда морская среда Черного моря находится под непосредственной угрозой ущерба или понесла значительный ущерб в результате загрязнения, незамедлительно уведомляет других участников Конвенции о защите Черного моря, от загрязнения 1992 г., которые, по ее мнению, могут быть затронуты подобным ущербом. С этой целью каждое государство дает капитанам судов, несущих его флаг (пилотам летательных аппаратов, зарегистрированных на его территории), указания, обязывающие их незамедлительно сообщить:

а) о наличии, характеристиках и масштабах обнаруженных в море разливов нефти или других вредных веществ, которые могут представлять угрозу для морской среды или побережья;

б) всех чрезвычайных ситуациях, вызывающих или способных вызвать загрязнение нефтью или другими вредными веществами.

Для успешной реализации договорных обязательств участники Конвенции согласились сотрудничать в проведении научных исследований, направленных на защиту и сохранение морской среды Черного моря, и осуществлять совместные программы научных исследований и обмениваются соответствующими научными данными и информацией, в том числе необходимой для установления соответствующих научных критериев формулирования и разработки правил, стандартов, а также рекомендуемой практики и процедур для предотвращения и сокращения загрязнения морской среды конвенционного района.

Для обеспечения контроля за выполнением указанных выше положений и принятия оперативных решений участники Конвенции создали Комиссию по защите морской среды Черного моря от загрязнения, где у каждого государства есть один представитель, который может иметь заместителей, советников и экспертов. Штаб-квартира Комиссии и секретариата находится в Стамбуле. Местонахождение штаб-квартиры может быть изменено решением договаривающихся сторон, принятым на основе консенсуса. Председательствовать в комиссии на ротационной основе должен представитель каждого государства по очереди (ст. XVII). Председатель исполняет свои функции в течение одного года и в это время не может действовать в качестве представителя своей страны. В порядке английского алфавита первым председательствовал представитель

Республики Болгария.

Юго-восточная часть Тихого океана. Соглашение о региональном сотрудничестве по борьбе с загрязнением юго-восточной части Тихого океана гидрокарбонатами и другими вредными веществами в случаях опасности (англ. — Agreement on regional co-operation in combating pollution of the South-East pacific by hydrocarbons or other harmful Substances in cases of emergency) было подписано в Лиме 12 ноября 1981 г. и открыто для подписания всеми странами, граничащими с водами юго-восточной части Тихого океана.

Стороны Соглашения договорились сотрудничать в борьбе с загрязнением моря вредными веществами путем принятия согласованных и совместных мер (ст. I).

Конвенционным районом признаны пространства юго-восточной части Тихого океана в 200-мильных пределах прибрежных морских районов, примыкающих к побережью государств — участников Соглашения, на которые распространяется их юрисдикция, а также пространства открытого моря до тех границ, в которых существует опасность загрязнения (ст. II).

Стороны взяли на себя обязательства по принятию планов и программ, направленных на борьбу с возможным загрязнением морской среды, и обеспечению средствами, включающими суда, летательные аппараты и обученный персонал, необходимыми для борьбы с загрязнением (ст. IV).

В соответствии с Соглашением стороны будут:

— совместно или индивидуально осуществлять мониторинг состояния морской среды (ст. V);

— в случае затопления в море контейнеров, небольших емкостей, автомобильных или железнодорожных цистерн, содержащих опасные вещества, осуществлять мероприятия по их подъему с целью снижения опасного воздействия на морскую среду (ст. VI).

Стороны согласились с необходимостью обязать капитанов судов, плавающих под их флагами, а также командиров летательных аппаратов, зарегистрированных в их странах, фиксировать все случае наблюдаемых инцидентов, связанных с загрязнением, предоставляя национальным органам соответствующую информацию (ст. IX).

С целью административного обеспечения применения положений соглашения стороны учредили Постоянную комиссию южной части Тихого океана как исполнительный секретариат.

Для пересмотра текста Соглашения, внесения поправок или дополнений, а также и в иных целях, каждые два года проводятся сессии. Внеочередные сессии могут проводиться в случае, если их созыва потребуют два или более государства-участника.

Балтийский регион. Сознавая важнейшую экономическую, социальную и культурную ценность морской среды района Балтийского моря и его живых ресурсов для народов прибрежных государств; учитывая исключительные гидрографические и экологические особенности района Балтийского моря и чувствительность его живых ресурсов к изменениям окружающей среды; значительную заселенность его водосборного бассейна, а также высокую степень урбанизации (прибрежные районы Балтики населяют 85 млн человек) и индустриализации в Хельсинки 22 марта 1974 г. Дания, ГДР, Польша, СССР, Финляндия, ФРГ и Швеция подписали Конвенцию по защите морской среды района Балтийского моря, которая вступила в силу 3 мая 1980 г.

Для СССР Конвенция также вступила в силу 3 мая 1980 г. Ратификационная грамота СССР была сдана на хранение правительству Финляндии 8 ноября 1978 г. с сообщением, что СССР в соответствии с п. 2 ст. 33 Конвенции приостанавливает в течение одного года применение приложения IV к указанной Конвенции с момента вступления в силу этого приложения[484].

В преамбуле Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. говорится, что «защита и улучшение состояния морской среды региона Балтийского моря являются задачами, которые не могут быть эффективно решены усилиями отдельных стран, что существует неотложная необходимость в тесном сотрудничестве в масштабе всего региона и в

[484] См.: Сборник международных договоров СССР. Вып. 36. М., 1982. С. 319—358.

принятии соответствующих мер международного характера, направленных на решение этих задач». Конвенция долгие годы определяла основные принципы и обязательства прибалтийских государств в принятии законодательных, административных или других соответствующих мер в целях предотвращения и ликвидации загрязнений, поступающих в Балтийское море как от точечных источников со стороны суши, так и со стороны моря и из атмосферы. Руководящим органом Конвенции стала Комиссия по охране морской природной среды Балтийского моря — Хельсинкская комиссия, более известная как Хелком.

В 1980, 1981, 1983, 1987, 1989, 1990 гг. в текст Конвенции вносились поправки, а 9 апреля 1992 г. на Дипломатической конференции в Хельсинки была подписана Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. с участием ЕС и вновь образованных после прекращения существования СССР прибалтийских стран и Украины[485], которая вступила в силу 17 января 2000 г. Согласно ст. 36 указанной Конвенции, после ее вступления в силу Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. с поправками к ней прекращает свое действие. Несмотря на это поправки к приложениям Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. продолжают применяться в пределах, совместимых с положениями Конвенции 1992 г. Правительство РФ приняло постановление от 15 октября 1998 г. № 1202, в соответствии с которым обеспечение обязательств России, вытекающих из Конвенции, возложено на Министерство природных ресурсов и экологии РФ, на федеральные органы исполнительной власти, в компетенцию которых входят вопросы, регулируемые указанной Конвенцией, а также на органы исполнительной власти соответствующих субъектов РФ в пределах их полномочий.

Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. (далее — Хельсинкская конвенция 1992 г.) содержит 38 статей и 7 приложений, определяющих район действия Конвенции; основные принципы и обязательства сторон; принципы и обязательства, касающиеся загрязнения от наземных источников; оценку воздействия загрязнений; предотвращение загрязнений с судов; предотвращение захоронений; разработку морского дна; сотрудничество в борьбе с загрязнением моря; сохранение природы и биоразнообразия; передачу и обмен информацией; информирование общественности; административную и организационную структуры; обязанности Комиссии, ответственность за ущерб; урегулирование споров.

Конвенционным районом считается вход и район Балтийского моря, ограниченный параллелью 57°44'8" с. ш., проходящей через пункт Скаген (англ. — Skaw) в Скагеракке (англ. — Skagerrak) (ст. 1). В отличие от Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г., Хельсинкская конвенция 1992 г. включает в конвенционный район и внутренние воды государств-участников, ее положения распространяются на толщу воды и морское дно, а также живые ресурсы и другие формы жизни в море.

Хельсинкская конвенция 1992 г. не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, военным самолетам или иным судам и самолетам, принадлежащим государству или эксплуатируемым или используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Вместе с тем каждая сторона обеспечивает посредством принятия соответствующих мер, не приносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких судов и самолетов, чтобы они действовали таким образом, который совместим с Конвенцией (ст. 4).

Хельсинкская конвенция 1992 г., оставляя основные определения, сделанные в 1974 г., в основном без изменений (например, такие понятия, как «загрязнение», «захоронение», «судно», «нефть», «вредное» и «опасное вещество»), вносит существенные коррективы в другие (например, «загрязнение с суши» меняется на «загрязнение из наземных источников», в которое включены все виды точечных или рассредоточенных источников, сбрасываемых в море водным или воздушным путем, либо непосредственно с побережья, а также загрязнение в результате любого преднамеренного удаления с суши на морское дно посредством тоннеля трубопровода или другим путем; «инцидент» меняется на «инцидент загрязнения» с более расширительным его толкованием[486]) и добавляет новые понятия (например, «инсинерация», под которой понимается пред-

[485] URL: www.greenyearbook.org/agree

[486] Если согласно Конвенции по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. «инцидент» означал случай фактического или предполагаемого выброса в море вредного вещества или стоков, содержащих данное вещество, то Хельсинкская конвенция 1992 г. под «инцидентом загрязнения» понимает происшествие или серию происшествий одного происхождения, в результате которого произошел или может произойти сброс нефти или других вредных

намеренное сжигание отходов или других материалов в море с целью их уничтожения термическим методом).

Существенно дополняются «основные принципы и обязательства», в соответствии с которыми государства — участники Хельсинкской конвенциии 1992 г. индивидуально или совместно принимают все надлежащие законодательные, административные или другие соответствующие меры для предотвращения и ликвидации загрязнения в целях содействия обеспечению экологического возрождения района Балтийского моря и сохраняемого экологического баланса.

В целях предотвращения и ликвидации загрязнения района Балтийского моря страны — участники Хельсинкской конвенции 1992 г.:

— применяют принцип предупредительных действий (т.е. принимают превентивные меры в случае, когда имеется основание полагать, что вещества или энергия, внесенные прямо или косвенно в морскую среду, могут создать опасность для здоровья человека, нанести вред живым ресурсам и морским экосистемам и ущерб использованию моря для отдыха или препятствовать другим законным видам использования моря, даже если отсутствует убедительное доказательство причинной связи между таким внесением и его воздействием) и принцип «загрязнитель платит»;

— содействуют использованию наилучшей природоохранной практики и наилучшей имеющейся технологии;

— обеспечивают проведение измерений и расчетов сбросов в воду и выбросов в атмосферу из точечных источников и поступление в воду и атмосферу из рассредоточенных источников научно обоснованными методами в целях оценки состояния морской среды Балтийского моря;

— делают все возможное для обеспечения того, чтобы осуществление Конвенции не привело к трансграничному загрязнению районов, расположенных за пределами конвенционного района.

Конвенция регламентирует организацию усилий, предпринимаемых государствами-участниками по предотвращения загрязнения:

— из наземных источников;

— с судов;

— в процессе разработки ресурсов морского дна.

Предотвращение загрязнения, поступающего из наземных источников, осуществляется посредством использования наилучшей природоохранной практики на всех источниках загрязнения и наилучшей имеющейся технологии на точечных источниках. С этой целью каждое государство принимает соответствующие меры в водосборном бассейне Балтийского моря без ущерба для своего суверенитета (ст. 6).

Сброс сточных вод с судов[487] в море запрещен, за исключением, когда:

а) судно сбрасывает измельченные и дезинфицированные сточные воды, используя одобренную национальной администрацией[488] систему, на расстоянии более четырех морских миль от ближайшего берега или сточные воды, не измельченные или дезинфицированные, на расстоянии более 13 морских миль от ближайшего берега, причем в любом случае сточные воды, которые хранились в накопительном танке[489], должны сбрасываться постепенно, когда судно находится в пути и следует со скоростью не менее четырех узлов;

б) судно имеет на борту действующую очистную установку, одобренную национальной администрацией, результаты испытаний установки указаны в документе, находящемся на борту судна, и загрязненные стоки не содержат видимых плавающих твердых частиц, а также не вызывают изменение цвета окружающей воды.

веществ и которое представляет или может представлять собой угрозу состоянию морской среды Балтийского моря или побережья или затрагивает соответствующие интересы одной или более договаривающихся сторон и требует принятия чрезвычайных мер или других немедленных ответных действий (п. 9 ст. 2).

[487] Данные положения применяются к судам: а) валовой вместимостью 200 т и более; б) валовой вместимостью менее 200 т, имеющим разрешение на перевозку более 10 человек; в) судам с неустановленной валовой вместимостью, на которых разрешена перевозка более 10 человек.

[488] Под «национальной администрацией» понимается правительство, под управлением которого эксплуатируется судно или к побережью которого примыкает район установки стационарных или плавучих платформ, занятых разведкой и разработкой морского дна и его недр.

[489] «Накопительный танк» — танк, используемый для сбора и хранения сточных вод.

«Сброс» в отношении вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он ни вызывался, и включает любую утечку, разлив, просачивание, откачку, выделение или опорожнение, в том числе: а) стоки и другие отходы из видов туалетов, писсуаров, шпигатов и унитазов; б) стоки из ванн, раковин и шпигатов, находящихся в медицинских помещениях (амбулатория, лазарет и т.п.); в) стоки из помещений, где содержатся животные; или г) другие сточные воды, смешанные со стоками, перечисленными выше. «Сброс» не включает захоронение или выброс вредных веществ, непосредственно возникающий в результате разведки, добычи и связанной с ними переработки на море минеральных ресурсов морского дна или выброс вредных веществ в целях проведения законных научных исследований для сокращения загрязнения или контроля (правило 5 приложения IV).

Положения Конвенции не применяются к сбросу сточных вод с судна в целях обеспечения безопасности судна или находящихся на борту людей, или спасения жизни на море, или сбросу сточных вод в результате повреждения судна или его оборудования, если до и после были предприняты все разумные меры предосторожности с целью предотвращения или сведения к минимуму такого сброса.

Государства — участники Хельсинкской конвенции 1992 г. содействуют друг другу в расследовании нарушений действующего законодательства в части мер предотвращения загрязнения, которые действительно или предположительно имели место в конвенционном районе. Это может включать (но не ограничивается) инспектирование соответствующими компетентными органами записей в журналах нефтяных операций, журналах регистрации грузовых операций, судовых вахтенных журналах, машинных вахтенных журналах, а также отбора проб нефти для целей аналитической идентификации.

Когда инцидент загрязнения произошел на территории одной из сторон и может вызвать загрязнение морской среды конвенционного района за пределами его территории, то государства, чьи интересы затронуты или могут быть затронуты, безотлагательно об этом уведомляются. Кроме того, индивидуально или совместно принимаются все соответствующие меры по сохранению природных мест обитания биологического разнообразия, а также защите экологических процессов.

С целью организационного обеспечения совместных усилий, предпринимаемых для предотвращения загрязнения конвенционного района, создана Комиссия по защите морской среды Балтийского моря, которой продолжает являться Комиссия по защите морской среды Балтийского моря, учрежденная согласно Конвенции по защите морской среды Балтийского моря 1974 г.

В случае возникновения в отношении толкования или применения Хельсинкской конвенции 1992 г. стороны должны стремиться к его решению путем переговоров. Если стороны все же не могут прийти к согласию, они должны обратиться за услугами или совместно просить о посредничестве третье государство — участника Конвенции или компетентную международную организацию или компетентное лицо. Если и в этом случае согласие не достигнуто, то такие споры с общего согласия выносятся на рассмотрение специально учрежденного арбитражного суда, постоянно действующего арбитражного суда или Международного суда.

Красное море и Аренский залив. Защита от загрязнения данных пространств регулируется Региональной конвенцией по защите среды Красного моря и Аренского залива 1982 г. (англ. — Regional convention for the conservation of the Red sea and Gulf of Aden environment), вступившей в силу 20 августа 1985 г., и Протоколом 1982 г. Конвенция была подписана правительствами Судана, Иордании, Саудовской Аравии, Народной Демократической Республики Йемен, Сомали, Йеменской Арабской Республики и представителем Организации освобождения Палестины. Обосновывая необходимость подписания Конвенции, стороны исходили из гидрографических и экологических особенностей указанного района.

Конвенция распространяется на защиту живых и неживых морских ресурсов от загрязнения нефтепродуктами и другими опасными или отравляющими веществами, образующимися в результате деятельности человека на суше и море.

По смыслу п. 4 ст. 1 положения Конвенции распространяются на все суда и летательные аппараты вне зависимости от их статуса (за исключением военных и находящихся на службе государства) и состояния (надводные и подводные), а также

платформы и суда на воздушной подушке.

Конвенционным районом признаются морские пространства Красного моря, Залива Акаба (анг. — Gulf of Aqaba), Суэцкого залива (англ. — Gulf of Suez), Суэцкого канала (вплоть до входа в Средиземное море) и Аденского залива (англ. — Gulf of Aden), ограниченного линиями, соединяющими точки Рас Дхарбат Али (англ. — Ras Dharbat Ali) (широта 16°39' N, долгота 53°03,5' E) с точкой: широта 16°00' N, долгота 53°25' E, и линию, соединяющую точку: широта 12°40' N, долгота 55°00' E и далее в направлении ENE до острова Сокотра (англ. — Socotra Island) до Рас Хафун (англ. — Ras Hafun) — широта 10°26' N, долгота 51°25' E (ст. 2).

Государства — участники данного Соглашения договорились индивидуально или совместно предпринимать необходимые меры для предотвращения загрязнения морской среды в конвенционном районе. С этой целью должны приниматься национальные правила (законы), процедуры и стандарты сохранения указанных морских экосистем.

Конвенция регулирует защиту конвенционного района от загрязнения:

— с судов и летательных аппаратов (ст. 4, 5);

— с наземных источников (ст. 6);

— вызванного вследствие разведки и эксплуатации ресурсов морского дна и континентального шельфа (ст. 7);

— вызванного иными причинами, связанными с человеческой деятельностью (ст. 8).

В соответствии с положениями ст. 9 стороны согласились объединить усилия и предпринять все необходимые меры по борьбе с загрязнением акваторий конвенционного района, включая обеспечение адекватным угрозе оборудованием и квалифицированным персоналом. Каждая сторона взяла на себя обязательство незамедлительно информировать других участников Конвенции обо всех случаях загрязнения моря или иных чрезвычайных ситуациях.

С целью обеспечения повседневной деятельности по защите конвенционного района создана Региональная организация по сохранению и защите морской среды Красного моря и Аденского залива со штаб-квартирой в городе Джейдах (англ. — Jeddah), расположенном в Саудовской Аравии. Органами этой организации являются Совет, состоящий из представителей сторон Конвенции; Генерального секретаря и Комитета по разрешению споров. Действуя напрямую через созданную организацию или иные компетентные международные организации, стороны Конвенции договорились объединить свои усилия в областях научных исследований, экологического мониторинга и любых мер, направленных на борьбу с загрязнением конвенционного района.

ГЛАВА 7. БИОЛОГИЧЕСКОЕ РАЗНООБРАЗИЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** основные конвенционные положения о биологическом разнообразии;

— **уметь** применять правовые нормы для обеспечения научно-обоснованного уровня вариабельности морских живых организмов;

— **владеть** способностью квалификации деятельности по эксплуатации морских биоресурсов с точки зрения их правомерности.

Сознавая непреходящую ценность биологического разнообразия, а также экологическое, генетическое, социальное, экономическое, научное, воспитательное, культурное, рекреационное и эстетическое значение его компонентов, сознавая также большое значение биологического разнообразия для эволюции и сохранения поддерживающих жизнь систем био-

сферы, большинство государств подписали в 1992 г. в Рио-де-Жанейро Конвенцию о биологическом разнообразии[490].

В мае 2000 г. в Найроби (Кения) состоялась V Конференция сторон указанной Конвенции, в которой приняли участие делегации более 170 стран-участниц. В ходе конференции 65 стран, а также ЕС подписали разработанный в начале 2000 г. Картахенский протокол по биобезопасности, регулирующий вопросы безопасного трансграничного перемещения, обработки и использования генетически измененных организмов.

В ст. 2 Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г. введены в оборот основные понятия, применяемые в контексте использования и сохранения биологических ресурсов и дано их толкование, в частности:

— «биологическое разнообразие» означает вариабельность живых организмов из всех источников, включая, среди прочего, наземные, морские и иные водные экосистемы и экологические комплексы, частью которых они являются; это понятие содержит разнообразие в рамках вида, между видами и разнообразие экосистем;

— «биологические ресурсы» включают генетические ресурсы, организмы или их части, популяции или любые другие биотические компоненты экосистем, имеющие фактическую или потенциальную полезность или ценность для человечества;

— «биотехнология» означает любой вид технологии, связанный с использованием биологических систем, живых организмов или их производных для изготовления или изменения продуктов или процессов с целью их конкретного использования;

— «одомашненные или культивируемые виды» означают виды, на процесс эволюции которых оказывает воздействие человек в целях удовлетворения своих потребностей;

— «экосистема» означает динамичный комплекс сообществ растений, животных и микроорганизмов, а также их неживой окружающей среды, взаимодействующих как единое функциональное целое;

— «генетический материал» означает любой материал растительного, животного, микробного или иного происхождения, содержащий функциональные единицы наследственности;

— «генетические ресурсы» означают генетический материал, представляющий фактическую или потенциальную ценность;

— «место обитания» означает тип местности или место естественного обитания того или иного организма или популяции.

В Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г. подчеркивается, что в соответствии с Уставом ООН и принципами международного права государства имеют суверенное право разрабатывать свои собственные ресурсы согласно своей политике в области окружающей среды и несут ответственность за обеспечение того, чтобы деятельность в рамках их юрисдикции или под их контролем не наносила ущерб окружающей среде других государств.

Анализ положений рассматриваемой Конвенции позволяет сформулировать три основные цели, на которые направлены усилия стран, ее подписавших:

— сохранение биологического разнообразия Земли, как наземного, так и водного, включая растения, животных и микроорганизмы;

— содействие устойчивому, рациональному использованию биологических ресурсов;

— организация справедливого и равноправного распределения доходов, возникающих за счет использования генетических ресурсов.

Конвенция о биологическом разнообразии 1992 г. требует от правительств стран-участников принять меры для того, чтобы их политика управления и использования природных ресурсов гарантировала сохранение биологического разнообразия и устойчивое рациональное использование его носителей. Для решения указанной проблемы в Конвенции предполагается

[490] Ратифицирована Федеральным законом от 17 февраля 1995 г. №16-ФЗ и вступила в силу для Российской Федерации 4 июля 1995 г. Согласно постановлению Правительства РФ от 1 июля 1995 г. №669 организация выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из настоящей Конвенции, была возложена на Министерство охраны окружающей среды и природных ресурсов РФ (ныне — Министерство природных ресурсов и экологии РФ).

необходимым проведение согласованной нормотворческой национальной политики и проведение оценки структуры национальной экономики с целью создания экономической системы, способствующей сохранению и рациональному использованию биологических ресурсов. В частности, участники Конвенции должны осуществлять следующие мероприятия:

— разработать национальную стратегию по сохранению и устойчивому использованию биологических ресурсов;

— создать образовательные и научно-исследовательские программы;

— поддерживать образование общественности и формировать общественное мнение по этой проблеме;

— проводить экологическую экспертизу перед началом реализации любого проекта, который может привести к снижению биологического разнообразия;

— содействовать техническому и научному сотрудничеству между участниками Конвенции.

В ст. 4 определена сфера юрисдикции Конвенции, где указано, что она применяется в отношении каждой договаривающейся стороны:

а) в том, что касается компонентов биологического разнообразия в пределах ее национальной юрисдикции;

б) в том, что касается процессов и деятельности, независимо от места проявления их последствий, осуществляемых под ее юрисдикцией или контролем, как в пределах ее национальной юрисдикции, так и за пределами национальной юрисдикции.

Конвенция определяет два условия сохранения биоресурсов: «in-situ» (лат. — на месте) и «ex-situ» (лат. — вне места). Условия «in-situ» означают условия, в которых существуют генетические ресурсы в рамках экосистем и естественных мест обитания, а применительно к одомашненным или культивируемым видам — в той среде, в которой они приобрели свои отличительные признаки. Сохранение «in-situ» означает сохранение экосистем и естественных мест обитания, а также поддержание и восстановление жизнеспособных популяций видов в их естественной среде, а применительно к одомашненным или культивируемым видам — в той среде, в которой они приобрели свои отличительные признаки.

Условия «ex-situ» дополняют «in-situ» и включают меры, принимаемые для сохранения «ex-situ» компонентов биологического разнообразия (восстановления и реабилитации находящихся в опасности видов и для их реинтродукции), предпочтительно в стране происхождения таких компонентов; создают и поддерживают условия для сохранения и исследования «ex-situ» растений, животных и микроорганизмов, предпочтительно в стране происхождения генетических ресурсов; регламентируют и регулируют сбор биологических ресурсов из естественных мест обитания для целей сохранения «ex-situ», с тем чтобы не создавать угрозу для экосистем и популяций видов «in-situ», за исключением случаев, когда требуется принятие специальных временных мер «ex-situ».

Во исполнение положений Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г. в 2004 г. было принято специальное решение VIII/28 по широкому спектру вопросов развития систем охраняемых природных территорий в мире и специальная программа работ по охраняемым территориям. Основной задачей всех стран, принявших данное решение, было признано создание и поддержание экологически репрезентативных (по охвату требующих охраны экосистем и видов) и эффективно управляемых (полностью выполняющих свои функции) охраняемых природных территорий на суше к 2010 г. и на море к 2012 г. на национальном и региональном уровнях.

Под «охраняемой территорией» следует понимать участок территории и (или) морской акватории, специально предназначенный для сохранения и поддержания биологического разнообразия, а также природных и связанных с ними культурных ресурсов, управляемый на законодательной основе или иными эффективными средствами. Охраняемые территории делятся на:

— строго охраняемые (строгие природные заповедники и участки дикой природы);

— национальные парки (где осуществляется сохранение экосистем и их рекреация);

— памятники природы (где осуществляются меры по сохранению уникальных природных объектов);

— управляемые территории для сохранения местообитания отдельных видов; охраняемый ландшафт или акватория (где осуществляются меры по их сохранению и рекреации); охраняемый участок управляемых ресурсов (где осуществляется устойчивое использование природных экосистем)[491].

«Охраняемый район» означает географически обозначенную территорию, которая выделяется, регулируется и используется для достижения конкретных природоохранных целей.

Большинство охраняемых районов были созданы в 70-е — 90-е гг. прошлого столетия. В настоящее время имеется свыше 30 300 охраняемых территорий, охватывающих более 13,2 млн га, что составляет 8,84% всей суши Земли. Тенденция к увеличению указанных районов объясняется широким ростом заинтересованности в сохранении природы, а также возрастанием политической значимости природоохранных проблем, что подтверждается в том числе и фактом подписания Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г. К настоящему моменту в рамках Конвенции правительствами определено, что координация планирования охраняемых территорий ведется на национальном уровне. Средством выполнения таких договоренностей являются системные планы охраняемых территорий, которые помимо сохранения биологического разнообразия выполняют также и много других функций.

Создание национального системного плана охраняемых территорий в качестве приоритетного направления было выделено в Каракасском плане действий (англ. — The Caracas Action Plan) (IUCN 1992, McNelly 1993), принятом на IV Всемирном конгрессе парков (англ. — Fourth World Parks Congress). Несмотря на то что до сих пор не существует единой универсальной модели, в некоторых странах, например в Канаде, Доминиканской Республике, Индии, Лаосе, Саудовской Аравии, Венесуэле и Западном Самоа, такие системные планы были разработаны, и в большинстве случаев основу системного планирования составляют широкие фундаментальные знания, полевой опыт и обширная литература по практическому сохранению биологической среды и оценке ее сохранности.

Мониторинг компонентов биологического разнообразия, имеющих важное значение для сохранения и устойчивого использования последнего, осуществляется посредством отбора образцов и материалов, формирующих биологическую среду; при этом особое внимание уделяется тем, которые требуют принятия неотложных мер по сохранению и открывают наибольшие возможности для устойчивого использования. Кроме этого, должно осуществляться постоянное определение процессов и категорий деятельности, которые оказывают или могут оказывать значительное неблагоприятное воздействие на сохранение и устойчивое использование биологического разнообразия. Мониторингу подлежат «экосистемы и места обитания», к которым отнесены характеризующиеся высокой степенью разнообразия, большим числом находящихся в опасности видов или содержащие дикую живую природу; необходимые для мигрирующих видов; имеющие социальное, экономическое, культурное или научное значение или репрезентативный или уникальный характер либо связанные с основными эволюционными или другими биологическими процессами.

Страны, принявшие на себя обязательства по Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г., должны осуществлять оценку воздействия на биологическую среду и принимать меры, направленные на сведение к минимуму неблагоприятных последствий.

В силу признания суверенных прав государств на свои природные ресурсы доступ к ним регулируется национальным законодательством[492], однако государства должны стремиться к созданию условий для облегчения доступа к генетическим ресурсам в целях экологически безопасного использования другими странами и не налагать ограничений, которые противоречат целям Конвенции о биологическом разнообразии 1992 г. (ст. 15).

---

[491] Экологическая доктрина России (одобрена распоряжением Правительства РФ от 31 августа 2002 г. №1225-р) рассматривает создание и развитие особо охраняемых природных территорий разного уровня и режима в числе основных направлений государственной экологической политики. В соответствии с Федеральным законом от 14 марта 1995 г. №33-ФЗ «Об особо охраняемых природных территориях» различают следующие основные категории указанных территорий: государственные природные заповедники, в том числе биосферные; национальные парки; природные парки; государственные природные заказники; памятники природы; дендрологические парки и ботанические сады; лечебно-оздоровительные местности и курорты.

[492] См.: Федеральный закон от 5 июля 1996 г. №86-ФЗ «О государственном регулировании в области генно-инженерной деятельности».

Свобода рыболовства является одним из основополагающих принципов международного морского права. Долгие годы концепция, основанная на том, что ресурсы открытого моря должны оставаться свободными для всеобщего использования, основывалась на неисчерпаемости ресурсов и общего согласия с тем, что море не может быть передано в чью бы то ни было собственность. Реальный взгляд на океанские запасы сегодня вносит существенные коррективы в сложившуюся доктрину.

ГЛАВА 8. МОРСКИЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** основные положения международного права по вопросам организации морских научных исследований;

— **уметь** соотносить международные нормы и нормы российского законодательства по вопросам предоставления права и осуществления морских научных исследований в российской ИЭЗ;

— **владеть** способностью применять нормы права, регулирующие морские научные исследования в условиях правового режима конкретного района плавания.

8.1. Правовые основы проведения морских научных исследований

Научные исследования Мирового океана осуществлялись задолго до эпохи парусного флота. Сначала они ограничивались прибрежными водами и велись с целью поиска новых промысловых ресурсов. С XI до конца XVII в. основная цель исследований заключалась в поиске и освоении новых земель, а также морских маршрутов, и только в XVIII столетии объектом изучения стал сам океан.

Историографию международных договоренностей в области изучения Мирового океана, по-видимому, следует начать со Стокгольмской конференции 1899 г., после которой в 1902 г. в Копенгагене был учрежден Международный совет по исследованию моря, целью которого было создание и осуществление международной программы по исследованию Мирового океана и который уже во второй половине XIX в. руководствовался в своей деятельности уставом, основы которого были сформированы Конвенцией о Международном совете по исследованию моря, подписанной в Копенгагене 12 сентября 1964 г. Обязанности Международного совета по исследованию моря заключались в следующем:

а) содействие проведению исследований и изысканий по изучению моря, особенно тех, которые касаются его живых ресурсов;

б) разработка программ, которые требуются для этой цели, и организация исследований и научных изысканий, которые могут оказаться необходимыми;

в) опубликование или иным образом распространение результатов исследований и научных изысканий, проведенных под его эгидой (ст. 1)[493].

Международный совет по исследованию моря не осуществляет свою деятельность глобально, во всех акваториях Мирового океана, поскольку в силу положений ст. 2 названной Конвенции ограничен в своих усилиях географическими рамками Атлантического океана и прилегающих к нему морей.

С принятием КМП-82 правовая основа международных усилий по исследованию морей и океанов существенно расширилась. В соответствии с положениями ч. XIII КМП-82 все государства, независимо от их географического положения, и компетентные международные организации имеют право проводить морские научные исследования при условии соблюдения

[493] См.: Сборник международных соглашений СССР по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований. М., 1981.

прав и обязанностей других государств, предусмотренных морским правом, и с учетом того, что указанная деятельность не создает правовой основы для каких бы то ни было притязаний на любую часть морской среды или на ее ресурсы.

Морские научные исследования могут проводиться во всех категориях морских пространств, однако прибрежные государства в осуществление своего суверенитета имеют исключительное право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своем территориальном море (ст. 245). Что касается морских научных исследований в ИЭЗ и на континентальном шельфе, то они также могут проводиться только с согласия прибрежных государств.

Вместе с тем прибрежные государства должны давать свое согласие «без неоправданных задержек или отказов» на осуществление другими государствами или компетентными международными организациями морских научно-исследовательских проектов в своей ИЭЗ или на своем континентальном шельфе, хотя при этом положения ст. 246 КМП-82 содержат не объясненную в иных статьях, однако имеющую ключевое значение в обосновании отказа фразу «при обычных обстоятельствах». Впрочем, дальнейшие положения ч. XIII КМП-82 оставляют мало шансов получить разрешение прибрежного государства на морские научные исследования, ибо оно (прибрежное государство), согласно ст. 246, имеет полное право в этом отказать, если проект такого исследования:

а) имеет непосредственное значение для разведки и разработки природных ресурсов, как живых, так и неживых (если только проект не предполагает такие исследования ближе границы в 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, и такие районы находятся вне тех, которые прибрежные государства в любое время могут официально объявить районами, где ведутся или будут вестись после разумного периода времени сосредоточенные в этих районах операции по разработке или детальной разведке; прибрежные государства должны давать «разумные уведомления» о таких районах, а также о любых изменениях в отношении этих районов, но не обязаны давать детальное описание проводимых в них операций);

б) включает бурение на континентальном шельфе, использование взрывчатых веществ или привнесение вредных веществ в морскую среду;

в) включает строительство, эксплуатацию или использование таких искусственных островов, установок и сооружений;

г) содержит информацию в отношении характера и целей проекта, которая является неточной, или если проводящее исследование государство или компетентная международная организация имеют невыполненные обязательства перед прибрежным государством, вытекающие из ранее осуществленного исследовательского проекта.

В ст. 248 КМП-82 государства и компетентные международные организации, имеющие намерения проводить морские научные исследования в ИЭЗ или на континентальном шельфе прибрежного государства, обязываются предоставлять последнему не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала морского научно-исследовательского проекта полную информацию:

а) о характере и целях проекта;

б) методе и средствах, которые будут использованы, включая название, тоннаж, тип и класс судов и описание научного оборудования;

в) точных географических районах, в которых будет проводиться проект;

г) предполагаемых датах первого прибытия и окончательного ухода исследовательских судов или в соответствующих случаях размещения и снятия оборудования;

д) названии учреждения, под эгидой которого проводится проект, директоре и лице, ответственном за проект;

е) степени, в которой прибрежное государство считается способным участвовать или быть представленным в проекте.

Все государства, независимо от их географического положения, имеют право на проведение морских научных ис-

следований в водной толще за пределами своего территориального моря и в Районе (ст. 255, 256 КМП-82). В любом районе морской среды для осуществления деятельности, связанной с морскими научными исследованиями, могут размещаться и использоваться научно-исследовательские установки или оборудование любого типа (не создающее вместе с тем препятствий на установившихся путях международного судоходства), причем последние не имеют статуса островов, они не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, ИЭЗ или континентального шельфа (ст. 259 КМП-82), однако вокруг них могут создаваться зоны безопасности, не превышающие 500 метров (ст. 260 КМП-82).

Научно-исследовательское оборудование, выставляемое в море, должно иметь опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой оно принадлежит, а также надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных IMO и ICAO.

Государства несут ответственность за меры, принимаемые ими в нарушение КМП-82 в отношении морских научных исследований, проводимых другими государствами, их физическими или юридическими лицами или компетентными международными организациями и обеспечивают компенсацию ущерба, причиненного в результате таких мер, в том числе загрязнением морской среды в результате морских научных исследований.

Споры, относящиеся к толкованию или применению положений КМП-82, касающихся морских научных исследований, подлежат урегулированию мирными средствами:

— посредством общего, регионального или двустороннего соглашения или каким-либо иным образом, по процедуре, влекущей обязательное решение;

— путем выбора процедуры по своему усмотрению.

8.2. Разработка и передача морской технологии

Применительно к разработке и передаче морских технологий в КМП-82 содержится общее требование к государствам сотрудничать в соответствии со своими возможностями в активном содействии развитию и передаче морских научных знаний и морской технологии на справедливых и разумных условиях.

Передача морских технологий осуществляется с целями содействия:

а) приобретению, оценке и распространению морских технических знаний и облегчению доступа к такой информации и данным;

б) развитию морской технологии и необходимой технологической инфраструктуры для облегчения передачи морской технологии;

в) подготовке людских ресурсов путем профессионального обучения и образования граждан развивающихся государств и стран, и в особенности граждан наименее развитых среди них;

г) международному сотрудничеству на всех уровнях.

Для достижения указанных выше целей государства должны содействовать созданию благоприятных условий для заключения соглашений, контрактов и достижения аналогичных договоренностей на справедливых и разумных условиях; проводить конференции, семинары и симпозиумы по научно-техническим вопросам, в частности по политике и методам передачи морской технологии; содействовать обмену учеными, а также техническими и другими экспертами; осуществлять проекты и поощрять совместные предприятия и другие виды двустороннего и многостороннего сотрудничества.

Анализ положений ч. XIV КМП-82 позволяет утверждать, что она «сконструирована» явно в пользу развивающихся стран, в наибольшей степени заинтересованных в получении доступа к новым технологиям без особых затрат на науч-

но-исследовательские и опытно-конструкторские работы. В частности, в ст. 266 КМП-82 содержится призыв к государствам содействовать развитию морского научно-технического потенциала тех стран, которые могут нуждаться в технической помощи в этой области (включая государства, не имеющие выхода к морю или находящиеся в географически неблагоприятном положении) и просить об ее оказании в том, что касается разведки, разработки и сохранения морских ресурсов и управления ими, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований и другой деятельности в морской среде, совместимой с КМП-82, с целью ускорения социально-экономического развития развивающихся государств. Содействуя этому сотрудничеству, государства вместе с тем вправе должным образом соблюдать и собственные правомерные интересы, включая, среди прочего, права и обязанности владельцев, поставщиков и получателей морской технологии.

ГЛАВА 9. РОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВ

9.1 Правовой режим российских морских пространств и континентального шельфа

Принято считать, что первыми государствами, формально закрепившими свои права не только на землю, но и на прилегающие к ней морские пространства, были страны северной Европы. Однако исторические памятники свидетельствуют, что еще новгородцы рассматривали свои земли и омывающие их воды как единое целое. В качестве примера можно привести договор от 3 июня 1326 г. «О вечном мире», заключенный между Новгородской республикой и шведско-норвежским королем Магнусом VIII[494]. Традиционно упоминающийся в научной литературе как первоисточник рескрипт Якова Арагонского датирован 1327 г.[495] Более поздним является и заявление датского короля английскому о необходимости признания Англией первенства прав датской короны на воды, прилегающие к норвежско-датским берегам, т.е. те воды, которые мы сегодня называем территориальными.

Во времена Петра I законы государства Российского не содержали указаний на то, как измеряются морские пространства России, известные сегодня как территориальные воды, и каков их правовой режим. В Манифесте российской императрицы Екатерины II от 7 сентября 1787 г. мы находим ссылки на то, что Россия признавала правилом определение ширины морских пространств, входящих в государственную территорию, по принципу досягаемости оружия, путем их отсчета от места стрельбы береговых пушек[496]. Более поздний закон 1806 г. «О призах военными судами делаемых» избежал ответа на интересующий нас вопрос, однако в Своде правил о морских призах и репризах 1869 г. в качестве такой исходной базы упоминается термин «нейтральный берег».

Пожалуй, первым документом Российской империи, в котором недвусмысленно употреблялось понятие территориальных вод и определялся метод их отсчета, явилась Инструкция к русскому военному крейсеру[497] 1896 г., посланному для охраны морских промыслов в Беринговом море, где, в частности, говорилось: «Территориальными водами России признаются все заливы, бухты, рейды, проливы до 6 миль ширины, устья рек, как на материке Азии, так и на островах, и пространства открытого океана и Берингово моря на три морские или итальянские мили от крайней береговой черты в малую воду или от крайних островов, камней и оголяющихся банок и рифов, где таковые имеются»[498].

Изданный в 1868 г. российский Таможенный устав определял ширину таможенной полосы в три морские мили, отсчет которой надлежало осуществлять в соответствии с п. 283 гл. 6 «от линии берега»[499].

---

[494] *Raestad.* La mer territorial. 1993. P. 49.
[495] *Fauchille P.* Traite de droit international Public. 1925. P. 173.
[496] Полное собрание законов Российской империи. СПб., 1830. Закон № 22206.
[497] По принятой в то время в России классификации все суда, несущие службу по охране таможенных или промысловых правил, независимо от типа, вооружения или водоизмещения, именовались крейсерами.
[498] Цит. по: *Овчинников И.* Территориальное море. Морской сборник. СПб., 1989. Т. 1. С. 61.
[499] Свод законов Российской империи. 1892. Т. 6. С. 50.

В законе о расширении морской таможенной зоны, вступившем в силу 10 декабря 1909 г., по-новому излагалась одна из статей Таможенного Устава, где, в частности, говорилось: «Пространство вод в 12 морских миль от линии наибольшего отлива от морских побережий Государства Российского, как на материке, так и на островах, признается морской таможенной полосою, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны тех русских властей, на которых возложена пограничная охрана Государства»[500]. В отличие от изданного в 1868 г. устава закон предусматривал, что отсчет пространств, относимых к таможенной полосе, должен осуществляться от «линии наибольшего отлива», а не от «линии берега», а сама таможенная полоса устанавливалась шириной в три морские мили[501].

В законе «Об установлении правил о морском рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве» от 29 декабря 1911 г. Россия уточняет установленную ширину территориального моря в три географические мили, что равняется примерно 12,02 морским милям (20,87 верст), не изменяя при этом метода отсчета упомянутой морской полосы[502].

Правовой режим внутренних и территориальных вод России. Современное законодательство РФ, имеющее отношение к определению статуса территориального моря, основывается на Конституции РФ, международных договорах РФ и в настоящее время состоит из нескольких федеральных законов (федеральные законы «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», «О Государственной границе Российской Федерации», от 24 июля 2007 г. № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости», а также принимаемых в соответствии с ними других федеральных законов и документов ведомств, участвующих в охране Государственной границы.

Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» к внутренним водам относит морские воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, принятых для отсчета ширины территориальных вод РФ; воды портов РФ, ограниченные линией, проходящей через наиболее удаленные в сторону моря точки гидротехнических и других сооружений портов; воды заливов, бухт, губ, лиманов (в том числе отнесенных к историческим), воды рек, озер и иных водоемов, берега которых принадлежат Российской Федерации. В ст. 2 Федерального закона устанавливается ширина территориального моря в 12 морских миль (или иная там, где побережья государств противолежат побережью РФ или являются смежными с ним), отмеряемых от исходных линий, от побережья, включая острова.

Согласно Конституции РФ суверенитет страны распространяется на всю ее территорию, которая включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними, а Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» распространяет суверенитет России на территориальное море, воздушное пространство над ним, а также на дно территориального моря и его недра с признанием права мирного прохода иностранных судов через территориальное море.

В соответствии со ст. 2, 4 рассматриваемого Федерального закона территориальное море определяется как примыкающий к сухопутной территории или к внутренним морским водам морской пояс шириной 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, которыми являются:

— линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная официально в изданных в Российской Федерации морских картах;

— прямая исходная линия, соединяющая наиболее удаленные в сторону моря точки островов, рифов и скал в местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь островов;

— прямая линия, не превышающая 24 морские мили, соединяющая точки наибольшего отлива пунктов естественного входа в залив либо в пролив между островами или между островом и материком, берега которых принадлежат Российской Федерации; система прямых исходных линий длиной более чем 24 морские мили, соединяющих пункты естественного входа в

[500] Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. 29. 1909, отдел 1. СПб., 1912. С. 957, 958.
[501] Свод Законов Российской Империи. Т. 6. С. 50.
[502] Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. 31. 1911, отдел 1. СПб., 1914. С. 449.

залив либо в пролив между островами или между островом и материком, исторически принадлежащими Российской Федерации.

Официальные морские карты. В Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определено, что исходные линии, от которых отмеряется ширина территориального моря, наносятся на морские карты масштаба 1:200 000—1:300 000, а при отсутствии таких карт — на карты масштаба 1:100 000 или 1:500 000. В отдельных случаях допускаются отступления от указанных масштабов, вызванные спецификой картографирования данного района, особенностями географических условий, степенью точности исходных материалов или другими причинами.

Методы установления исходных линий. По всей видимости, метод прямых исходных линий для отсчета российских морских пространств был впервые применен уже в советский период в мирном договоре между РСФСР и Финляндской Республикой 1920 г. (ст. 3) для тех районов побережья договаривающихся сторон, где имеются шхеры.

Дальнейшие тенденции российского морского законодательства заключались в развитии метода прямых исходных линий. Советом министров СССР 7 февраля 1984 г. и 15 января 1985 г. были утверждены перечни географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориального моря, континентального шельфа и экономической зоны. Большая часть побережья Северного Ледовитого океана оказалась охваченной системой прямых исходных линий. От пограничного знака 415, начальной точки, разделяющей российские и норвежские воды во Варангер-фьорде в Баренцевом море и до мыса Дежнева в Беринговом проливе, побережье РФ имеет 281 отрезок прямых исходных линий, от которых отсчитывается ширина прилегающих морских пространств. Наряду с этим на 110 участках побережья России применяется метод нормальных исходных линий.

Системой прямых исходных линий охвачены острова Новой Земли, Северной Земли и Новосибирские острова. Кроме того, система прямых исходных линий использована на части побережья архипелага Земля Франца-Иосифа, островов Колгуев, Новая Сибирь, и острова Врангеля.

На тихоокеанском побережье имеется 109 участков прямых исходных линий и 51 участок, где применен метод нормальных исходных линий, от которых отсчитывается ширина прилегающих морских пространств. В том числе системой прямых исходных линий охвачена часть острова Сахалин, Курильских (острова Парамушир, Симушир, Уруп, Итуруп, Кунашир, Шикотан) и Командорских (острова Беринга, Медный) островов.

Этими же постановлениями установлено, что воды Белого моря, Чешской губы, Байдарацкой губы, Пенжинской губы являются внутренними водами, исторически принадлежащими СССР. Постановлением Совета министров СССР от 4 июля 1857 г. воды залива Петра Великого ранее также объявлялись историческими водами СССР.

Постановлением Совета министров СССР от 15 января 1985 г. были объявлены точки прямых исходных линий на Черном и Балтийском морях. Однако в связи с прекращением существования СССР и отделением Украины с Крымской областью на Черном море осталась только прямая исходная линия, замыкающая Цемесскую губу и Геленджинскую губу, а для остального российского побережья Черного моря для отсчета ширины прилегающих морских пространств применяется метод нормальных исходных линий.

В Балтийском море после распада СССР к российской территории относятся Ленинградская и Калининградская области, где от побережья последней для отсчета ширины прилежащих морских вод применялся метод нормальных исходных линий. В восточной части Финского залива применяется метод прямых исходных линий. Их система на этом участке, с учетом образования прибалтийских государств, состоит из трех линий, проведенных от точки, расположенной на договорной границе между Финляндией и СССР, до поворотной точки, расположенной на острове Родшер. Далее советская система прямых исходных линий распространялась на острова, теперь принадлежащие Эстонии.

Упомянутые постановления Совета министров СССР вызвали протесты многих морских держав, среди которых са-

мыми энергичными в части претензий были США.

Первая группа противоречий связана с установлением исходных линий в отношении «цепи островов» и проведения к ним прямых исходных линий. Не являются «цепью островов» в контексте положений ст. 7 КМП-82 острова вдоль Северного побережья Новой Земли, острова в Карском море от шхер Минина до архипелага Норденшельда, острова Матыкан и Атыкиль в северной части Охотского моря, острова в Тауйской губе Охотского моря; нельзя считать и хорошо очерченным углублением берега, образующим нечто большее, чем простую извилину, участок побережья от мыса Четырех Скал до мыса Южный в районе залива Владимира тихоокеанского побережья.

Вторую группу составляют претензии в отношении исторических вод, объявленных постановлениями Совета министров СССР в 1957, 1984 и 1985 гг. Так, 20 июля 1957 г. СССР выдвинул требования считать историческими водами залив Петра Великого, на что последовали официальные возражения следующих государств: 11 октября 1957 г. — Франции, 31 октября 1957 г. — Нидерландов, 26 июля 1957 г. и 17 января 1958 г. — Японии, 12 августа 1957 г. и 6 августа 1958 г. — США, 10 августа 1957 г. — Великобритании, 9 декабря 1957 г. — Швеции, 5 февраля 1958 г. — ФРГ.

В ноте своего посольства № 10/86 от 31 января 1986 г. США заявили о непризнании вод залива Петра Великого, Белого моря, Чешской губы, Байдарацкой губы, губы Авачинской, заливов Кропоцкий и Камчатский как исторических вод СССР, что следовало из положений постановления Совета министров СССР от 1984 и 1985 гг. Претензии в отношении этих вод связаны с тем, что оспаривается их исторический титул, и к тому же, по мнению США, вышеназванные заливы не попадают под критерии «исторического» залива согласно ст. 10 КМП-82[503].

Третья группа представлена претензиями в отношении проведения прямых исходных линий там, где береговая линия не является глубоко изрезанной и извилистой. Так, в ноте посольства США от 31 января 1986 г. № 10/86 указывалось, что нельзя считать глубоко изрезанным и извилистым побережьем северное побережье Новой Земли, нельзя также признать глубоко изрезанными и извилистыми участки тихоокеанского побережья, где применен метод прямых исходных линий:

— к северу от мыса Поворотный и юго-западного побережья полуострова Камчатка;

— некоторые участки побережья Курильских островов.

Бухта Фредерикса (рядом со входом в залив Чухачева) представляет собой лишь береговой изгиб; залив Рейнске (в Охотском море) — простое углубление, а не глубоко изрезанную береговую черту; отрезки прямых исходных линий у входа в порт Охотск, вдоль полуострова Лисянского проведены там, где береговая линия либо плавно изгибается, либо слегка изогнута и т.д.[504]

Четвертую, самую многочисленную, группу составляют претензии в отношении цепи островов и проведения к ним прямых исходных линий. К примеру, если снова обратиться к вышеупомянутой американской ноте, то, по мнению Государственного Департамента США, не являются цепью островов острова вдоль Северного побережья Новой Земли; острова в Карском море от шхер Минина до архипелага Норденшельда, острова Матыкан и Атыкиль в северной части Охотского моря, острова в Тауйской губе Охотского моря[505].

Таким образом, установленные СССР системы прямых исходных линий явили собой прецедент, обстоятельства которого стали поводом серьезного исследования со стороны ведущих морских держав, в частности США.

Пожалуй, никогда еще со времен англо-норвежского спора о рыболовстве международные эксперты не изучали так тщательно законодательство иностранного государства с точки зрения его соответствия международным нормам и практике. По нашему мнению, эти претензии во многом обоснованны и должны быть учтены в процессе совершенствования россий-

[503] Протяженность прямой исходной линии, замыкающей залив Петра Великого, составляет 106,3 морских миль, прямая исходная линия, замыкающая Белое море, — 83,3 морских миль, Чешскую губу — 43,5 морских миль, Байдарацкую губу — 42,4 морских миль, губу Авачинскую — 71,1 морских миль, Кропоцкий залив — 103,9 морские мили, Камчатский залив — 81,0 морскую милю.

[504] Limits in the Sea. No. 107. Straight baselines: USSR September 30, 1987, Office of Ocean Law and Policy Burean of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs.

[505] Советское законодательство признавало островом и «островок», и «камень», и «кекур», что следует из постановлений Совета министров СССР об исходных линиях 1984 и 1985 гг.

ского законодательства. Автору неведомы истинные причины, побудившие СССР выбрать в качестве основного метод прямых исходных линий как базу отсчета ширины своих территориальных вод. Не вдаваясь более в исследование причин появления вышеупомянутых постановлений Совета министров СССР, заметим, что мировой нормотворческий опыт в интересах последующих умозаключений позволяет сделать, как минимум, два вывода:

1) большей эффективностью, нежели закреплением формально юридических претензий на максимально возможные морские пространства, обладает организованное стремление государства обеспечить в прибрежных водах защиту своих военно-политических и экономических интересов созданием и поддержанием в высокой степени боеготовности ВМФ и иных морских силовых подразделений;

2) после вступления в силу КМП-82 и признания права государств устанавливать ИЭЗ, рыболовные, геологоразведовательные, научно-исследовательские и прочие экономические интересы страны находятся под юридической защитой до столь значительных пространственных пределов, что это делает практически бессмысленными территориальные притязания, основанные на сомнительных, с правовой точки зрения, решениях по установлению исходных линий, вызывающих к тому же многочисленные иностранные протесты.

Мирный проход. Несмотря на ратификацию Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. советское законодательство допускало только «разрешительный» проход иностранных военных кораблей через свои территориальные воды.

В 1979 г. США приняли программу «Свобода судоходства» — FON (Freedom of Navigation), предполагавшую демонстративные заходы в территориальные воды государств, политика которых, по мнению американского Государственного Департамента, противоречит нормам международного права. В 2000—2003 гг. американские военно-воздушные силы осуществляли деятельность по программе FON вблизи побережья 22 государств.

Американский крейсер «Йорктаун» и эсминец «Кэрон» 13 марта 1986 г. без разрешения вошли в территориальные воды СССР в районе Южного берега Крыма с целью демонстрации права мирного прохода. Эти же корабли осуществили аналогичный проход 12 февраля 1988 г. в территориальных водах СССР в районе Ялты, однако советский ВМФ силами сторожевых кораблей Черноморского флота «Беззаветный» и «СКР-6» предприняли действия по физическому вытеснению американских кораблей из советских территориальных вод, что привело к инциденту, связанному с повреждением корпусов и частичному разрушению части палубного оборудования.

Указанный инцидент понудил обе стороны письменно оформить позиции двух государств, касающихся права мирного прохода. Министр иностранных дел СССР Э. Шеварднадзе и государственный секретарь США Дж. Бэйкер 23 сентября 1989 г. подписали Соглашение о единообразном толковании правил международного права в отношении мирного прохода.

Современное российское законодательство в том, что касается мирного прохода, в целом соответствует нормам международного права. В ст. 10 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» содержится понятие прохода через территориальное море РФ, которое практически полностью совпадает с текстом ст. 18 КМП-82. Однако перечень немирных действий со стороны иностранных судов Конвенции несколько отличается от российского законодательства. Так, в п. 2 ст. 11 российского Федерального закона указано, что проход считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность Российской Федерации, если в территориальном море иностранное судно, иностранный военный корабль или другое государственное судно, в частности, осуществляет: любые маневры или учения с оружием любого вида; любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности Российской Федерации; любой акт пропаганды; подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата или устройства; погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица вопреки пограничным, таможенным, налоговым (фискальным), санитарным, иммиграционным, ветеринарным, фитосанитарным, навигационным и другим правилам; любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения окружающей среды вопреки требованиям законодательства РФ и

нормам международного права; любую деятельность в области рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов; проведение исследовательской или гидрографической деятельности; любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи либо любых других сооружений или установок РФ; любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу через территориальное море.

Во-первых, фискальные и налоговые правила — не одно и то же, и КМП-82 о налоговых правилах ничего не говорит. Во-вторых, если «ветеринарные» и «фитосанитарные» правила еще как-то вписываются в установленные Конвенцией «санитарные» правила, то какими «навигационными» и тем более «другими правилами, установленными законами» следует руководствоваться, остается загадкой.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов и окружающей среды во внутренних водах и в территориальном море РФ могут устанавливаться запретные для плавания и временно опасные для плавания районы, в которых полностью запрещается или временно ограничивается плавание, постановка на якорь, добыча морских млекопитающих и другая деятельность. Временно опасные для плавания районы устанавливаются на определенный срок после заблаговременного объявления об этом в «Извещениях мореплавателям». Решения об установлении таких районов и об их открытии принимает уполномоченный Правительством РФ федеральный орган исполнительной власти по представлению заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. Правила, установленные для запретных для плавания и временно опасных для плавания районов, обязаны выполнять все российские и иностранные суда и военные корабли.

Все иностранные суда (за исключением военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях) независимо от их предназначения и форм собственности (далее — иностранные суда) могут заходить во внутренние воды и морские торговые и рыбные порты (далее — морские порты), открытые для захода иностранных судов.

В отношении захода иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, во внутренние морские воды и морские порты, Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» устанавливается разрешительный порядок. Запрос направляется по дипломатическим каналам не позднее, чем за 30 дней до предполагаемого захода, если иной порядок не предусмотрен международными договорами РФ. Порядок захода указанных кораблей устанавливает Правительство РФ, которым также могут быть установлены ответные ограничения такого захода.

Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» устанавливаются и правила вынужденного захода иностранных судов, иностранных военных кораблей или других государственных судов в территориальное море, во внутренние морские воды и в морские порты, согласно которым правом такого захода пользуются суда, и корабли всех государств без какой бы то ни было дискриминации в соответствии с нормами международного права.

Вынужденный заход может осуществляться в силу чрезвычайных обстоятельств, таких как несчастный случай, авария, стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности судна, ледовые условия, угрожающие безопасности судна, буксировка поврежденного судна, доставка спасенных людей, необходимость оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств.

В осуществлении права вынужденного захода может быть отказано аварийным иностранным судам, иностранным военным кораблям и другим государственным судам с ядерными двигателями или судам, перевозящим ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, которые могут нанести ущерб Российской Федерации значительно больший, чем ущерб, угрожающий такому аварийному судну.

Все споры в отношении действий иностранных военных кораблей, нарушающих законодательство РФ во внутренних морских водах, морских портах и в территориальном море, разрешаются исключительно дипломатическим путем.

На основании ст. 35 Федерального закона «О Государственной границе Российской Федерации» Вооруженные

Силы РФ и иные силовые ведомства могут в пределах приграничной территории применять оружие и боевую технику для отражения вооруженного вторжения на территорию РФ, предотвращения попыток угона за границу воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств без пассажиров; против лиц, воздушных, морских и речных судов и других транспортных средств, пересекших (пересекающих) государственную границу в нарушение установленных правил, в ответ на применение ими силы или в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществлено другими средствами; для защиты граждан от нападения, угрожающего их жизни и здоровью, для освобождения заложников; для отражения нападения на военнослужащих, лиц, выполняющих служебные обязанности или общественный долг по защите Государственной границы.

Применению оружия и боевой техники должно предшествовать ясно выраженное предупреждение о намерении их применить и предупредительные выстрелы. Без предупреждения оружие и боевая техника могут применяться при отражении вооруженного вторжения, внезапном или вооруженном нападении на военнослужащих и других граждан, нападении с использованием боевой техники, воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств, вооруженном сопротивлении, побеге с оружием задержанных лиц, для освобождения заложников.

В Федеральном законе «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» также регламентируется правовой режим исследования, использования и охраны водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря; при этом устанавливается, что иностранные граждане и лица без гражданства, иностранные юридические лица, а также не имеющие статуса юридического лица объединения юридических лиц иностранных государств и международные организации могут осуществлять использование природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, а также другую деятельность во внутренних морских водах и в территориальном море, в том числе с борта летательного аппарата, в порядке, предусмотренном законодательством РФ и международными договорами, подлежащими ратификации.

С учетом изложенного представляется важным проанализировать российское законодательство, имеющее отношение к предмету исследования настоящего параграфа. Как уже отмечалось, одним из основных законодательных актов России, определяющих объем юрисдикции органов государственной власти в отношении судов, совершающих мирный проход через территориальные воды, является Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». Конструкция той части данного Федерального закона, которая нас интересует, достаточно близко «сопровождает» аналогичные положения КМП-82, особенно в том, что касается правил, применяемых к военным кораблям и к государственным судам, используемым в некоммерческих целях, а также гражданской юрисдикции в отношении иностранных судов. Вместе с тем мы находим различия, которые обращают на себя внимание своим существенным значением для регулирования иностранного мореплавания в российских территориальных водах. Так, в ст. 17 указанного Федерального закона допускается, что уголовная юрисдикция Российской Федерации не осуществляется на борту иностранного судна, проходящего через территориальное море, для ареста какого-либо лица или производства расследования в связи с любым преступлением, совершенным на борту иностранного судна во время его прохода, за исключением следующих случаев: преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в Российской Федерации или добрый порядок в территориальном море, «капитан иностранного судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага, обратится к должностным лицам федеральных органов исполнительной власти или к должностным лицам органов исполнительной власти субъектов РФ с просьбой об оказании помощи».

Государственная морская граница и правовое регулирование ее охраны и защиты. В соответствии со ст. 2, 4 КМП-82 морской государственной границей является линия, совпадающая с внешней границей территориального моря, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Государственная граница РФ на море представляет собой линию, каждая точка которой находится от ближайшей точки

исходной линии на расстоянии 12 морских миль; на ограниченные этой линией пространства распространяется суверенитет РФ, и в них поддерживается пограничный режим за счет охраны Государственной границы от несанкционированного проникновения физических и юридических лиц путем реализации пограничных мер и защиты Государственной границы от проникновения средств, имеющих правовой статус военного корабля, путем реализации оборонных мер.

Россия имеет морскую границу с 12 государствами. Длина морской границы с Норвегией составляет 23,3 км, с Финляндией — 54 км, с Эстонией — 142 км, с Литвой (граница с Калининградской областью) — 22,4 км, с Польшей (граница с Калининградской областью) — 32,2 км, с Украиной — 320 км, с Грузией— 22,4 км, с Азербайджаном — 22,4 км, с Казахстаном— 85,8 км, с КНДР — 22,1 км.

Между Россией и Норвегией 11 июля 2007 г. было подписано Соглашение о разграничении морских пространств в районе Варангер-фьорда, а 15 сентября 2010 г. в Мурманске был подписан российско-норвежский Договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, ратифицированный Норвегией 8 февраля 2011 г.

Линия разграничения морских пространств между странами в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане определялся как геодезические линии, соединяющие точки, которые определены в ст. 1 указанного договора. Конечная точка линии разграничения определяется как точка пересечения геодезической линии, проведенной через точки 7 и 8, и геодезической линии, соединяющей самую восточную точку внешней границы континентального шельфа Норвегии и самую западную точку внешней границы континентального шельфа РФ (иллюстративно линия разграничения изображена на карте-схеме, приведенной в разделе I учебника (рис. 22).

Договор о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане не только определяет линию разграничения территорий двух стран, но и затрагивает экономические интересы в разработке биологических и минеральных ресурсов ИЭЗ и континентального шельфа в пространствах Баренцева моря и Северного Ледовитого океана, включая морской район, подпадающий под действие Договора о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г.

Россия ранее не признавала установление Норвегией 200-мильной рыбоохранной зоны вокруг архипелага Шпицберген, что выражалось в ноте посольства СССР в Норвегии от 15 июня 1977 г. и в ноте МИД России от 14 июля 1998 г.

Известно, что обе страны имели разный подход в делимитации прилегающих арктических пространств. В 1975—1978 гг. были приняты соглашения о временных мерах регулирования, прежде всего рыболовства, в районе, прилегающем к материковому побережью Норвегии и СССР в Баренцевом море, который получил наименование «Смежный участок» или «Gray Zone» («Серая зона»). Указанные соглашения с учетом противоречий толкования Норвегией и СССР Договора о Шпицбергене 1920 г. позволяли проявлять сдержанность в осуществлении сторонами промысловой добывающей, транспортной и иной деятельности.

На протяжении белее 50 лет Россия и Норвегия скрупулезно рассчитывали, как должна проходить линия разграничения на море, особенно на участке 74° с. ш. — 81° с. ш. Используя географический фактор («нависание» континентальной территории и «давление» архипелага Шпицберген), Норвегия настаивала на своем прохождении линии разграничения; Россия же в основном исходила из необходимости применения линии, построение которой было связано с секторальным подходом в делении Арктики. Предложенное во время переговоров в апреле 2010 г. деление спорного района очень напоминает соблюдение пропорции 50:50 и исключает существовавшие ранее претензии России на часть пространств ИЭЗ и континентального шельфа.

В соответствии с Федеральным законом от 5 апреля 2011 г. № 57-ФЗ Россия ратифицировала Договор с Норвегией о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане, поставив точку в многолетнем споре о принадлежности огромных морских пространств.

Российские морские границы на Балтике, по-видимому, на сегодня один из сложнейших узлов делимитационных

разногласий, где определение положения юридически обоснованных точек выхода сухопутных границ отягощено территориальными притязаниями прибалтийских государств.

Наиболее оспариваемой следует признать сухопутную границу между Россией и Эстонией, которая полагала, что точка выхода сухопутной границы на море между государствами установлена на берегу Нарвского залива (Ш = 59° 34′ 17″, Д = 28° 05′ 87″)[506], в то время как Россия ее считала по устью реки Нарва.

Теоретически проблема заключается в установлении исторически аргументированных правовых оснований точки выхода сухопутных границ двух государств. Не ставя целью полномасштабного исследования данного вопроса (он достоин самостоятельного анализа), мы используем настоящий пример в качестве иллюстрации обоснования делимитационной позиции; логика последнего вполне может быть применима и к разрешению иных споров, ключевым сюжетом которых является обоснование наличия у спорящих сторон «достаточных исторических правовых оснований».

Прежде всего, заметим, что «обоснованность» может вытекать из обязательств сторон, зафиксированных в договорах, судебной практики, признания установленного режима, вытекающего из длительного образа действия государств и иных субъектов морепользования, официально опубликованных географических карт с обозначенными государственными границами и пр.

В 1920 г. Россия и Эстония заключили мирный договор (известный как «Тартуский»), по которому уже РСФСР, признавая самостоятельность Эстонии, отказывалась от всяких суверенных прав на некоторую часть земель, в частности и в районах, примыкающих к Нарвскому заливу, где точкой выхода сухопутной границы была принята точка «в одной версте южнее Дома Рыбаков на деревне Ропша», т.е. значительно севернее устья реки Нарва.

Однако самым важным из событий этого периода следует признать то, что после добровольного (по формально юридическим признакам) вступления Эстонии, равно как и других прибалтийских государств, в состав СССР границы с ними приобрели другой статус: из государственных они трансформировались в административные, а сами прибалтийские государства прекратили свое юридическое существование, войдя в состав СССР. И уже на схематичной карте волостного деления Эстонской ССР, изданной в Тарту в 1946 г., прохождение границы показано по реке Нарва.

Брест-Литовский Договор, заключенный 3 марта 1918 г. между Советской Россией, с одной стороны, и Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией — с другой, предусматривал в качестве одного из условий для прекращения войны вывод русских войск с территории Эфляндии и Лифляндии, а также предоставления их населению решить свою судьбу. Всероссийский Съезд Советов 15 марта 1918 г. ратифицировал этот договор, а 13 ноября он был аннулирован советским правительством, однако прибалтийские государства при этом не потеряли своего суверенитета. И только два года спустя мирными договорами 1920 г. России и Латвии, России и Эстонии были установлены границы России с прибалтийскими государствами.

Россия и Эстония 18 мая 2005 г. подписали Договор о российско-эстонской границе, в приложении к которому определено, что начальной точкой линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Эстонской Республикой является конечная точка сухопутного участка границы, находящаяся в устье реки Нарва (с координатами 59°28,300’ с. ш., 28°02,695’ в. д. в системе координат 1942 г.), которая является начальной точкой линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Эстонской Республикой.

Точка выхода сухопутной российско-литовской границы расположена в районе населенного пункта Неринга (Нида), находящегося на Куршской косе. Боковой морской границей между Литвой и Россией можно признать срединную линию, выходящую из указанной выше точки в сторону моря на протяжении 12 морских миль.

В соответствии со ст. 1 Договора между Российской Федерацией и Литовской Республикой от 24 октября 1997 г. о разграничении ИЭС зоны и континентального шельфа в Балтийском море, ратифицированного Российской Федерацией на

[506] Постановление президента Эстонской Республики № 62.

основе Федерального закона от 9 июня 2003 г. № 70-ФЗ и вступившего в силу 12 августа 2003 г., линия разграничения ИЭЗ и континентального шельфа между Россией и Литвой начинается от точки стыка внешних границ территориальных морей государств и проходит до точки стыка с границей ИЭЗ и континентального шельфа третьей стороны по прямым линиям, проведенным по методу локсодромии.

Точка выхода сухопутной российско-польской границы определена советско-польскими договорами и находится на восточном берегу Данцигской бухты. Разграничение российско-польских территориальных вод может быть осуществлено в соответствии с Договором между Польшей и СССР о разграничении территориального моря (территориальных вод), экономической зоны, зоны морского рыболовства и континентального шельфа в Балтийском море от 17 июля 1985 г.

Линия государственной границы между Россией и Финляндской Республикой установлена Мирным договором между РСФСР и Финляндской Республикой от 14 октября 1920 г., известным как «Юрьевский», и от 12 марта 1940 г., а также договором о передаче в состав территории СССР части государственной территории Финляндии в районе гидроэлектростанции Янискоски и регулирующей плотины Нискакоски от 3 февраля 1947 г. и Мирным договором от 10 февраля 1947 г.

Между правительствами России и Финляндии 12 мая 1997 г. были подписаны Протокол о порядке урегулирования пограничных инцидентов от 23 июня 1960 г. (измененный Протоколом от 1 апреля 1969 г.), который, не меняя оговоренных ранее границ, внес некоторые технические изменения, связанные с заменой пограничных знаков и названиями служб, обеспечивающих охрану государственной границы, и Протокол о внесении изменений в Договор между правительствами СССР и Финляндской республики о режиме советско-финляндской государственной границы, вступивший в силу 26 июня 1998 г.

На море линия границы описана на основании протокола прохождения советско-финской границы в Финском заливе.

Политико-декларативной основой разграничения российско-украинской территории является Заявление о договорно-правовом оформлении российско-украинской Государственной границы от 27 августа 1997 г. и Российско-украинская декларация, подписанная в Киеве 31 мая 1997 г.; на основании указанных документов оба государства договорились о практическом осуществлении этой важной задачи.

Точка выхода российско-украинской границы в Азовском море находится в районе населенного пункта Холодное. Она определена исходя из административно-территориального деления СССР на момент прекращения его существования.

С учетом уже сделанных в главе 3 учебника выводов, относясь к проблеме делимитации чисто с теоретической точки зрения, можно утверждать, что делимитация пространств в Азовском море может осуществляться, как минимум, по трем вариантам:

1. Морской вариант разграничения: море рассматривается как полузамкнутое, а значит, по смыслу ст. 122 КМП-82, может состоять из территориальных вод и экономической зоны приазовских государств.

2. Вариант разграничения по принципу делимитации внутренних вод; в этом случае разграничение может быть осуществлено исходя из принципа срединной линии, которая разделит все внутренние воды на части, приравненные по своей юридической природе к суверенной государственной территории (например, как залив Фонсека на западной части североамериканского континента).

3. Вариант пропорционального разграничения, при котором морские пространства Азовского моря будут разграничены исходя из протяженности береговой черты Украины и России.

Более драматичным во взаимоотношениях Украины и России представляется правовой режим Керченского пролива. Не полемизируя на стороне какого-либо государства, а рассматривая проблему с международно-правовой точки зрения, можно констатировать, что наиболее разумным с точки зрения международного судоходства следует считать разграничение по судоходной части фарватера. Далее линией границы между Россией и Украиной может являться срединная линия или линия продолжения рекомендованного пути на подходах к Керченскому проливу на протяжении ширины территориальных вод.

Определение юридически обоснованной точки выхода сухопутной российско-грузинской границы представляется

достаточно сложным.

В состав России до Октябрьской Революции 1917 г. входила Черноморская губерния[507], южная граница которой проходила по реке Бзыбь (с карты Черноморской губернии 1898 г.). В мирном договоре между РСФСР и Республикой Грузия от 7 мая 1920 г. государственная граница между этими государствами проходила по реке Псоу.

Следует полагать, что до разрешения всех грузино-российских пограничных споров граница между Абхазией и Россией проходит по пеленгу 217° от устья реки Псоу. По Соглашению между Абхазией и Россией о совместной охране государственной границы Абхазии, заключенному 28 апреля 2009 г., обеспечение безопасности 215 км морской границы Абхазии будут осуществлять корабли и катера Черноморско-Азовского пограничного управления береговой охраны ФСБ России.

Делимитация водных пространств Каспия между СССР и Ираном, как уже отмечалось выше, осуществлялась на договорной основе; особенность заключалась в том, что юридически закрепленной была лишь сухопутная граница, а на море строилась гипотетическая линия, соединяющая точки выхода этой границы на Каспии. Кроме этого, на Каспии между СССР и Ираном была установлена 10-мильная так называемая рыболовная зона, которая, хотя и не имела статуса территориальных вод, запрещала отдельные виды деятельности.

В современных условиях правовой режим и делимитация пространств Каспия должны быть осуществлены на основе соглашения прикаспийских государств. Варианты разграничения Каспийского моря рассматривались в главе 3 учебника.

В Северном Ледовитом океане, Беринговом и Чукотском морях государственная граница, делимитирующая российско-американские пространства, не установлена. Однако эта линия разграничения может быть определена на основании норм, применяемых СССР и США для делимитации морских пространств в этих районах, а именно: на основании Договора 1867 г., который хотя и не предусматривал делимитацию морских пространств, разграничивал сухопутную территорию, включая острова.

Впервые делимитационная линия морских пространств была установлена Соглашением между СССР и США о линии разграничения морских пространств (Берингово море) от 1 июня 1990 г. Стороны согласились, что линия, описанная как «запасная граница» в ст. 1 Конвенции 1867 г., является линией разграничения морских пространств между СССР и США. Оба государства взяли на себя обязательства соблюдать линию разграничения морских пространств как ограничивающую пределы ее юрисдикции прибрежного государства, которые в ином случае допускались бы международным правом для любых целей.

От начальной точки 65° 30′ с. ш. и 168° 58′ 37″ з. д. линия разграничения морских пространств идет на север по меридиану 168° 58′ 37″ з. д. через Берингов пролив и Чукотское море по Северному Ледовитому океану, насколько допускается по международному праву. От той же начальной точки линия разграничения морских пространств идет на юго-запад и определяется линиями, соединяющими географические точки, указанные в приложении к указанному Соглашению.

Российско-корейская граница, по-видимому, совпадает с последними советско-корейскими пограничными договоренностями.

Уже упоминавшимся выше постановлением Совета министров СССР от 7 февраля 1984 г. был утвержден перечень географических координат точек, определяющих положение прямых исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, экономической зоны и континентального шельфа СССР у материкового побережья и островов Тихого океана, Японского, Охотского и Берингова морей. При отсутствии договоренности о прохождении разграничительной линии между Кореей и СССР на участке впадения реки Туманной в Японское море, в качестве конечной точки на этом участке в устье реки Туманной была выбрана точка, расположенная на середине устья реки (точка 1 с координатами Ш = 42° 17′ 29,03″ с. ш. и Д = 130° 41′ 30,52″ в. д. — «срединная точка на прямой линии, соединяющей входные мысы реки Туманная»).

Итогом работы советско-корейской демаркационной комиссии было определение нового положения конечной точки в

[507] Согласно Трактату, заключенному в Берлине 1 (13) июля 1878 г., между Россией, Германией, Австро-Венгрией, Францией, Великобританией, Италией и Турцией была обозначена граница России и Турции в Азии, как показано на плане разграничения с Турцией 1881 г. от Черного моря до Караургана.

устье реки Туманная, являющейся начальной точкой боковой границы между морскими пространствами Кореи и СССР. Положение этой точки оказалось после работы демаркационной комиссии не посередине устья реки, а сдвинуто ближе к побережью СССР. Эта точка лежит на створе двух створных знаков, положение которых было определено советско-корейской демаркационной комиссией (точка 1 (А) с координатами Ш = 42° 17′ 34,34″ с. ш., Д = 30° 41′ 49,16″ в. д.).

Дирекционный угол с заднего створа на передний створный знак равен 134° 41,1′, боковая граница, разделявшая морские пространства Кореи и СССР, проходила от точки, установленной демаркационной комиссией, к точке пересечения ее с линией внешнего предела советских и корейских территориальных вод.

Граница экономической зоны и континентального шельфа между Россией и КНДР в соответствии с советско-корейским договором от 22 января 1986 г. начинается в точке пересечения линии государственной границы с линией внешнего предела российских и корейских территориальных вод с географическими координатами 42° 09,0′ с. ш. и 130° 53,0′ в. д., которая установлена Договором между СССР и КНДР о прохождении линии советско-корейской государственной границы от 17 апреля 1985 г. От этой точки граница проходит по прямой линии сначала в юго-восточном направлении до точки, имеющей географические координаты 39° 47,5′ с. ш. и 133° 13,7′ в. д., а затем поворачивает на восток и идет до точки с географическими координатами 39° 39,3′ с. ш. и 133° 45,0′ в. д.

Что касается российско-японской границы, Японские острова (территория Японии) носят по отношению к территории России противолежащий характер, при этом акватории только двух районов подлежат делимитации:

1. Пролив Лаперуза.
2. Проливная зона, разделяющая остров Хоккайдо и остров Кунашир и прилегающие к нему острова.

Проблема делимитации российско-японских морских пространств неизбежно касается вопроса решения территориальных проблем, наличие которых Россия официально признает. Автор не ставил своей целью высказывать какие-либо суждения по этому вопросу, так как он носит, прежде всего, политический характер. Вместе с тем следует заметить, что в случае перехода на спорные острова (острова Кунашир, Итуруп, Шикотан и острова Хабомаи) территориального титула к Японии значительная часть морских пространств Охотского моря, составляющих примерно 23 332,8 квадратных морских миль, может подпасть под суверенитет и юрисдикцию Японии, что вряд ли с экономической и военно-политической точек зрения благоприятно для России.

Согласно Закону РФ «О Государственной границе Российской Федерации» защиту Государственной границы осуществляют силы Пограничной службы ФСБ России во взаимодействии с войсками противовоздушной обороны и ВМФ, который обеспечивает защиту Государственной границы в подводной среде.

Силы ВМФ в своих зонах ответственности по поддержанию оперативного режима на военно-морских театрах:

— контролируют пересечение Государственной границы;

— осуществляют противолодочную, в том числе подводно-диверсионную, оборону в интересах безопасности Российской Федерации.

При обнаружении подводных объектов во внутренних морских водах и в территориальном море РФ, а также за их пределами (в случае возникновения угрозы незаконного пересечения этими объектами Государственной границы) принимаются меры по прекращению или предупреждению противоправных действий за счет предупредительной информации, передаваемой на указанные объекты, а также с применением боевой техники и оружия в соответствии со ст. 35 Закона РФ «О Государственной границе Российской Федерации», а также нормами международного права, международными договорами РФ в военной области.

Оружие и боевая техника могут применяться также против лиц, воздушных, морских и речных судов и других транспортных средств, пересекших (пересекающих) Государственную границу в нарушение установленных правил, в ответ на применение ими силы или в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществ-

лено другими средствами; для защиты граждан от нападения, угрожающего их жизни и здоровью, для освобождения заложников; для отражения нападения на военнослужащих, лиц, выполняющих служебные обязанности или общественный долг по защите Государственной границы, членов их семей, когда их жизнь подвергается непосредственной опасности. Без предупреждения оружие и боевая техника могут применяться при отражении вооруженного вторжения, внезапном или вооруженном нападении на военнослужащих и других граждан, нападении с использованием боевой техники, воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств, вооруженном сопротивлении, побеге с оружием задержанных лиц, для освобождения заложников.

Запрещается применять оружие и боевую технику в отношении женщин и несовершеннолетних, за исключением случаев вооруженного нападения с их стороны или оказания ими вооруженного сопротивления либо угрожающего жизни группового нападения; по воздушным, морским, речным судам и другим транспортным средствам с пассажирами; в отношении лиц, которые незаконно пересекли или покушаются на пересечение Государственной границы, если это происходит явно случайно или в связи с несчастным случаем, воздействием неодолимых сил природы.

Таможенная граница РФ. В 1724 г. Петром I «учиняется» Регламент для борьбы с контрабандой с моря, где Коммерц-коллегии предписывается «иметь таможенные яхты со служителями для всяких отправлений купеческих дел». Эти же задачи ставились и в Морском регламенте 1731 г., а в 1746 г. императрицей Елизаветой было подтверждено введение службы таможенных яхт. В 1747 г. на воду была спущена первая специальная таможенная яхта под командованием морского офицера.

В России 1 июля 1868 г. устанавливается трехмильная таможенная полоса, в которой таможенным крейсерам предписывалось:

— наблюдение за тем, чтобы иностранные суда приходили только в установленные для них порты и чтобы на берегах не устраивались ложные маяки;

— противодействие свозу контрабанды с судов на пути следования к таможням;

— участие в спасении людей и товаров при кораблекрушениях, надзор за сохранностью спасенного имущества до передачи его в таможню или в полицию;

— контроль над судами, выходящими из Российских портов за границу с грузами вина, спирта, сахара, т.е. товаров, за вывоз которых был установлен акцизный налог в пользу государственной казны;

— надзор за рыбачьими и другими мелкими судами, плавающими у берегов прибалтийских и Санкт-Петербургской губерний с целью соблюдения ими правил перевозки товаров и людей.

Для контроля за установленным режимом Россия использовала на Балтийском море специально созданное соединение — Балтийскую таможенную крейсерскую флотилию, которая начала нести свою службу с 1873 г.: на севере — таможенное судно «Бакен», на Тихом океане для охраны промыслов с 1880 г. стали использоваться военные корабли Сибирской флотилии.

Федеральным законом от 2 июня 2010 г. № 114-ФЗ был ратифицирован Договор о Таможенном кодексе таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества, подписанный в Минске 27 ноября 2009 г.

Таким образом, отношения в области таможенного дела в Российской Федерации регулируются таможенным законодательством таможенного союза и законодательством РФ о таможенном деле, включающим Федеральный закон от 27 ноября 2010 г. № 311-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», Закон РФ от 21 мая 1993 г. № 5003-1 «О таможенном тарифе» и иные законодательные акты.

Согласно п. 1 ст. 2 Таможенного кодекса таможенного союза единую таможенную территорию таможенного союза составляют территории Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также находящиеся за пределами территорий государств — членов таможенного союза искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты, в отношении которых государства — члены таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией.

Таможенной границей таможенного союза являются пределы таможенной территории таможенного союза. В соответствии с международными договорами государств — членов таможенного союза таможенной границей могут являться пределы отдельных территорий, находящихся на территориях этих государств (п. 2, 3 ст. 2 Таможенного кодекса таможенного союза).

Исключительная экономическая зона РФ. Правовой режим ИЭЗ РФ, суверенные права и юрисдикция государства в этой категории морских пространств установлены в соответствии с Федеральным законом «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации», в соответствии со ст. 1 которого ИЭЗ РФ представляет собой морской район, находящийся за пределами территориального моря РФ и прилегающий к нему, с особым правовым режимом, установленным указанным Федеральным законом, международными договорами РФ и нормами международного права.

Определение ИЭЗ применяется также ко всем островам России, за исключением скал, которые не пригодны для поддержания жизни человека или для осуществления самостоятельной хозяйственной деятельности.

Внутренней границей ИЭЗ является внешняя граница территориального моря. Внешняя граница ИЭЗ находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Делимитация ИЭЗ между Российской Федерацией и государствами, побережья которых противолежат побережью России или являются смежными с российским побережьем, осуществляется в соответствии с международными договорами РФ или общепризнанными принципами и нормами международного права.

Российская Федерация в ИЭЗ осуществляет:

1) суверенные права в целях рыболовства и сохранения водных биоресурсов и неживых ресурсов и управления такими ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке ИЭЗ;

2) суверенные права в целях разведки морского дна и его недр и разработки минеральных и других неживых ресурсов, а также добычи (вылова) водных биоресурсов, относящихся к «сидячим видам» морского дна и его недр; геологическое изучение, поиск, разведка и разработка минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр, а также промысел живых организмов, относящихся к «сидячим видам», производятся в соответствии с Законом РФ от 21 февраля 1992 г. № 2395-1 «О недрах», федеральными законами «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов», от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации», другими федеральными законами, применимыми к ИЭЗ и деятельности в ней;

3) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на морском дне и в его недрах для любых целей; буровые работы для любых целей осуществляются в соответствии с Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации»;

4) исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений; Российская Федерация осуществляет юрисдикцию над такими искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности; создание, эксплуатация и использование искусственных островов, установок и сооружений в ИЭЗ осуществляются в соответствии с Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации»;

5) юрисдикцию в отношении:

— морских научных исследований;

— защиты и сохранения морской среды от загрязнения из всех источников;

— прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов; прокладка подводных кабелей и трубопроводов РФ, а также прокладка подводных кабелей и трубопроводов иностранных государств в ИЭЗ осуществляются в соответствии с Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации».

В российской ИЭЗ все государства пользуются свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, а также другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, связанными с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов. Указанные свободы осуществляются при условии соблюдения российского законодательства и международных договоров РФ.

Российские и иностранные лица, осуществляющие рыболовство и получившие разрешение на добычу (вылов) водных биоресурсов, имеют право осуществлять рыболовство только в пределах объема, видов водных биоресурсов, сроков и района их добычи (вылова), которые указаны в разрешении на добычу (вылов) водных биоресурсов.

Разведка и разработка неживых ресурсов может производиться как российскими физическими и юридическими лицами, так и иностранными государствами и международными организациями на основании лицензии на разведку и разработку неживых ресурсов, выдаваемой специально уполномоченным федеральным органом управления государственным фондом недр.

Условия и порядок выдачи указанной лицензии, ее содержание, срок, на который предоставляется лицензия, права и обязанности пользователей лицензии, требования к безопасному ведению работ, основания для прекращения действия лицензии, антимонопольные требования и условия раздела продукции регламентируются федеральными законами «О континентальном шельфе», «О недрах», от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции» и международными договорами РФ.

Постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 391 утверждены Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований во внутренних морских водах, в территориальном море, в ИЭЗ и на континентальном шельфе РФ, которые устанавливают порядок представления и рассмотрения запросов на проведение морских научных исследований и оценки запросов и принятия по ним решений.

Согласно Правилам заявитель, заинтересованный в проведении морских научных исследований, направляет в федеральный орган исполнительной власти по науке и технологиям запрос (российский заявитель — не менее чем за шесть месяцев до начала года проведения исследований; иностранный — не менее чем за шесть месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований), к которому, в частности, прилагаются:

а) подробная карта каждого района морских научных исследований, которая составляется в одной из общепринятых картографических проекций и на которую наносятся:

— географическая сетка координат;

— границы района морских научных исследований;

— маршрут движения судна (другого транспортного средства) в период выполнения морских научных исследований;

— пункты постановки автономных измерительных средств, используемых в морских научных исследованиях;

б) информация о последнем проекте морских научных исследований, который заявитель осуществил в ИЭЗ РФ:

— название проекта морских научных исследований;

— название судна (тип транспортного средства), на котором они выполнены;

— географические координаты района морских научных исследований;

— сроки проведения исследований;

в) документы, подтверждающие передачу в научные учреждения РФ копий образцов и данных, полученных в результате проведения заявителем последнего проекта морских научных исследований в ИЭЗ РФ, либо объясняющие причину того, почему копии образцов и данных не были переданы, с указанием возможных сроков такой передачи;

г) иные материалы, относящиеся к морским научным исследованиям, на которые запрашивается разрешение.

Защита и сохранение морской среды реализуется за счет осуществления государственной экологической экспертизы и государственного экологического контроля деятельности в ИЭЗ. Экспертизе подлежат все виды хозяйственной и иной дея-

тельности в ИЭЗ независимо от их сметной стоимости.

Государственный экологический контроль в ИЭЗ представляет собой систему мероприятий, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений применимых международных норм и стандартов или законов, стандартов и правил РФ по защите морской среды, живых и неживых ресурсов.

Нормы, правила и меры по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения с судов, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений, действующие в пределах территориального моря и внутренних вод РФ, распространяются и на ИЭЗ. Перечень вредных веществ, сброс которых в ИЭЗ запрещен, пределы допустимых концентраций вредных веществ, сброс которых разрешен только в процессе нормальной эксплуатации судов, других плавучих средств, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений и условия сброса вредных веществ устанавливаются Правительством РФ и публикуются в «Извещениях мореплавателям».

Охрану ИЭЗ, ее водных биоресурсов и неживых ресурсов в целях их сохранения, защиты и рационального использования, защиты морской среды, экономических и иных законных интересов России осуществляют федеральные органы исполнительной власти, определяемые соответственно Президентом РФ и Правительством РФ.

Споры между гражданами, юридическими лицами, гражданами и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей в российской ИЭЗ разрешаются в судебном порядке судами РФ.

Континентальный шельф РФ. Правовой режим континентального шельфа РФ определяют положения Федерального закона «О континентальном шельфе Российской Федерации».

В соответствии со ст. 1 данного Федерального закона континентальный шельф РФ включает в себя морское дно и недра подводных районов, находящиеся за пределами территориального моря РФ на всем протяжении естественного продолжения ее сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка. Подводной окраиной материка является продолжение континентального массива, включающего в себя поверхность и недра континентального шельфа, склона и подъема. Данное определение континентального шельфа применяется также ко всем островам России.

Внутренней границей континентального шельфа является внешняя граница территориального моря. Внешняя граница континентального шельфа находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, при условии, что внешняя граница подводной окраины материка не простирается на расстояние более чем 200 морских миль.

Если подводная окраина материка простирается на расстояние более 200 морских миль от указанных исходных линий, внешняя граница континентального шельфа совпадает с внешней границей подводной окраины материка, определяемой в соответствии с нормами международного права.

Делимитация континентального шельфа между Российской Федерацией и государствами, побережья которых противолежат побережью или являются смежными с побережьем РФ, осуществляется на основе международных договоров РФ или норм международного права.

Линии внешних границ континентального шельфа устанавливаются путем отсчета от делимитационных линий, определенных международными договорами РФ, или от исходных линий, прохождение которых определяется путем публикации Правительством РФ перечня географических координат и геодезических данных исходных точек, указываемых на официально изданных картах или опубликованных в «Извещениях мореплавателям».

Российская Федерация на континентальном шельфе, в частности, осуществляет:

1) суверенные права в целях разведки континентального шельфа и разработки его минеральных и водных биоресурсов;

2) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы для любых целей;

3) исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использова-

ние искусственных островов, установок и сооружений;

4) юрисдикцию в отношении:

— морских научных исследований;

— защиты и сохранения морской среды в связи с разведкой и разработкой минеральных ресурсов и водных биоресурсов, захоронением отходов и других материалов;

— прокладки и эксплуатации подводных кабелей и трубопроводов.

Российская Федерация осуществляет суверенные права и юрисдикцию на континентальном шельфе, руководствуясь экономическими, торговыми, научными и иными интересами и нормами международного права, при этом не препятствуя осуществлению судоходства, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Пользователям недр, которые соответствуют требованиям, предусмотренным ч. 3 ст. 9 Закона РФ «О недрах», и осуществляют геологическое изучение участков в рамках соответствующих федеральных целевых программ, могут предоставляться субсидии из федерального бюджета на осуществление работ по геологическому изучению участков.

Создавать искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе могут:

— федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ, российские физические и юридические лица;

— иностранные государства, их физические и юридические лица, компетентные международные организации;

— пользователи недр, осуществляющие региональное геологическое изучение, геологическое изучение, разведку и добычу минеральных ресурсов континентального шельфа на основании соответствующей лицензии и в соответствии с проектной документацией;

— российские заявители, иностранные заявители и иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции».

Искусственные острова, установки и сооружения, установленные на российском континентальном шельфе, не обладают статусом островов и не имеют территориального моря, ИЭЗ и континентального шельфа. Вокруг искусственных сооружений устанавливаются зоны безопасности, которые простираются не более чем на 500 м от каждой точки внешнего края искусственных островов, установок и сооружений.

О создании искусственных островов, установок и сооружений, об установлении вокруг них зон безопасности, а также о полном или частичном удалении искусственных островов, установок и сооружений с указанием глубины, географических координат, размеров тех искусственных островов, установок и сооружений, которые удалены не полностью, сообщается в федеральный орган исполнительной власти, определенный Президентом РФ, для опубликования в «Извещениях мореплавателям».

Прокладывать подводные кабели и трубопроводы на континентальном шельфе РФ могут как российские, так и иностранные заявители. Прокладка подводных кабелей и трубопроводов осуществляется в соответствии с нормами международного права при условии, что этим не создаются помехи региональному геологическому изучению, разведке и добыче минеральных ресурсов, осуществлению рыболовства, эксплуатации и ремонту ранее проложенных кабелей и трубопроводов и обеспечиваются меры по защите и сохранению природных ресурсов континентального шельфа.

О проложенных подводных кабелях и трубопроводах сообщается федеральному органу исполнительной власти, определенному Президентом РФ, для опубликования в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами международного права.

Защита и сохранение минеральных и живых ресурсов континентального шельфа РФ осуществляется государственной экологической экспертизой на континентальном шельфе, которой подлежат все виды документов и (или) докумен-

тации, обосновывающих планируемую хозяйственную и иную деятельность на континентальном шельфе. Все виды хозяйственной деятельности на континентальном шельфе могут осуществляться только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы.

Государственный экологический контроль на континентальном шельфе представляет собой систему мероприятий по предупреждению, выявлению и устранению нарушений международных договоров Российской Федерации и законодательства в области охраны окружающей среды.

Лица, виновные в нарушении Федерального закона «О континентальном шельфе РФ», несут ответственность в соответствии с законодательством РФ. Привлечение к ответственности не освобождает виновных лиц от обязанности возмещения нанесенного ущерба в порядке, установленном законодательством РФ.

Споры между физическими лицами, юридическими лицами, физическими и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются в административном порядке или в судах РФ. Споры между Российской Федерацией и иностранными государствами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются мирными средствами в соответствии с международными договорами РФ и нормами международного права. Споры между государством и инвестором по вопросам пользования континентальным шельфом на условиях раздела продукции разрешаются в соответствии с условиями указанных соглашений.

9.2 Обеспечение экологической безопасности в нормах российского права.

Если допустить, что все соглашения, заключенные СССР с другими государствами на двусторонней основе, являются действующими для России, то по предметному содержанию их можно подразделить на следующие группы.

1. Общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (например, советско-американское Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 23 мая 1972 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 21 мая 1974 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Франции о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 24 марта 1975 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской Республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 5 июля 1985 г. и др.).
2. Соглашения об охране отдельных видов живой природы (например, Конвенция между Правительством СССР и Правительством США об охране перелетных птиц и среды их обитания от 16 ноября 1976 г. и др.).
3. Соглашения об охране пограничных экосистем (например, о сотрудничестве по охране вод бассейна).
4. Соглашения об использовании Мирового океана (например, Соглашение между СССР и США о сотрудничестве в области исследования Мирового океана от 19 июня 1973 г., Соглашение между правительствами СССР и Французской Республики о сотрудничестве в области исследования Мирового океана от 28 апреля 1979 г. и др.).
5. Соглашения о сотрудничестве в области использования атомной энергии.
6. Соглашения о военных аспектах сотрудничества в Мировом океане (например, уже упоминавшиеся соглашения о предотвращении инцидентов на море или по предотвращению опасной военной деятельности, положения которых содержат запрет загрязнения морских экосистем).
7. Соглашения о сотрудничестве в области совместных научных исследований в различных сферах и по обеспечению рационального использования живых ресурсов моря (например, Соглашение о сотрудничестве в проведении рыбохозяйственных, океанологических и лимнологических исследований в западной части Тихого океана 1965 г.).
8. Соглашения между государствами в области разоружения и ограничения вооружений, которые имеют непосредственное отношение не только к проблемам предотвращения войны, но и охраны окружающей среды (например,

Соглашение между СССР и США о предотвращении ядерной войны от 22 июня 1973 г., Совместная советско-английская Декларация о нераспространении ядерного оружия от 17 февраля 1975 г., Договор между СССР и США о ликвидации ракет средней и меньшей дальности от 8 декабря 1987 г. и др.).

В течение последнего десятилетия прошлого и в начале нынешнего столетия Российская Федерация предпринимала довольно активные политико-дипломатические усилия по заключению соглашений на двусторонней основе, имеющих непосредственное значение для предмета рассмотрения настоящей главы. География подписанных соглашений охватывает как прибрежные воды, так и акватории Мирового океана.

В качестве примера можно сослаться на российско-французское Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, которое было подписано 15 февраля 1996 г. и вступило в силу в день подписания. Его цель — углубление отношений в области охраны окружающей среды и для развития тесного и долгосрочного сотрудничества между обеими странами. Как следует из текста Соглашения, сотрудничество должно осуществляться для предотвращения загрязнения водных ресурсов и, в частности, использования технологий снабжения питьевой водой, очистки сточных вод и организации рационального использования водных источников; переработки и устранения отходов; управления охраняемыми природными территориями (ст. 2).

Соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций было заключено правительствами России и Франции 18 октября 1999 г. (вступило в силу 1 декабря 2000 г.) исходя из взаимозависимости экологических систем обеих стран, требующей проведения согласованной политики по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Целями Соглашения являются:

— оказание взаимной помощи при ликвидации чрезвычайных ситуаций;

— организация и осуществление мониторинга опасных техногенных и экологических процессов;

— прогнозирование чрезвычайных ситуаций и оценка их последствий;

— организация подготовки населения к действиям в чрезвычайных ситуациях, в частности по оказанию первой медицинской помощи;

— оценка риска для населения и окружающей среды, связанного с крупными техногенными катастрофами или стихийными бедствиями;

— обмен информацией о механизмах подготовки и проведения гуманитарных операций в третьих странах с целью организации возможного сотрудничества;

— совместная разработка и осуществление научно-исследовательских проектов, обмен научно-технической литературой, видео- и фотоматериалами и результатами исследовательских работ;

— планирование и проведение мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций;

— любая другая деятельность в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, согласованная компетентными органами обеих сторон (ст. 3).

В Лиссабоне 9 октября 1998 г. было подписано российско-португальское межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (вступило в силу 5 июля 1999 г.). Признавая, что сотрудничество в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций будет содействовать благосостоянию и безопасности обоих государств, стороны согласились с тем, что сотрудничество в рамках Соглашения предусматривает организацию и осуществление мониторинга опасных техногенных и экологических процессов, прогнозирование чрезвычайных ситуаций и оценку их последствий; оценку риска для окружающей среды и населения в связи с возможными загрязнениями в результате промышленных аварий, катастроф и стихийных бедствий, совместное планирование, разработку и осуществление научно-исследовательских проектов, оказание взаимной помощи при оснащении техникой, имуществом и снаряжением; планирование и проведение мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвы-

чайных ситуаций, оказание взаимной помощи при чрезвычайных ситуациях и любую другую деятельность в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (ст. 2).

Российско-болгарское межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды было подписано 28 августа 1998 г. и вступило в силу 24 марта 1999 г. Стороны договорились развивать сотрудничество в области охраны окружающей среды на основе равноправия и взаимной выгоды, руководствуясь принципами безопасного устойчивого развития. Сотрудничество в рамках указанного Соглашения должно осуществляться по следующим основным направлениям: нормативно-правовое и методологическое обеспечение природоохранной деятельности; промышленная экология и ресурсосбережение; экологический мониторинг и оценка влияния загрязнения окружающей среды на состояние здоровья населения; методы определения, измерения и прогнозирования состояния отдельных компонентов окружающей среды и экосистем в целом; экологическая экспертиза проектов хозяйственного развития и предложения по решению различных ситуаций и проблем в области охраны окружающей среды; контроль за трансграничным перемещением токсичных отходов; уменьшение негативного воздействия глобальных изменений природной среды и климата на экономику и человека; сохранение биологического разнообразия Черного моря; сокращение трансграничных потоков загрязняющих окружающую природную среду веществ; разработка совместных мер по обеспечению безопасности при эксплуатации атомных электростанций и др. (ст. 2).

Сотрудничество в рамках данного Соглашения осуществляется в форме осуществления совместных программ, проектов и мероприятий по указанным выше направлениям, обмена научно-технической и юридической документацией, методиками и другой информацией; совместной деятельности по реализации международных договоров, обмена специалистами и т.д. (ст. 3).

Правительства России и Норвегии связаны обязательствами в области охраны окружающей среды по четырем соглашениям: «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды» от 3 сентября 1992 г., «Об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках» от 10 января 1993 г., «О сотрудничестве в военной области по вопросам охраны окружающей среды» от 15 декабря 1995 г. (заключено министерствами обороны) и «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных из состава военно-морского флота в северном регионе, и повышения ядерной и радиационной безопасности» от 26 мая 1998 г. (вступило в силу с даты подписания). Указанные соглашения заключены исходя из ответственности государства-участника за то, чтобы деятельность в рамках его юрисдикции или под его контролем не наносила вреда окружающей среде других государств или территорий, находящихся вне национальной юрисдикции. В соответствии с последним из упомянутых соглашений Норвегия взяла обязательство оказывать России безвозмездную техническую помощь в виде поставки оборудования, передачи технологий, предоставления финансовых средств и услуг в целях содействия скорейшей, безопасной для окружающей среды, экономически обоснованной утилизации российских атомных подводных лодок, выведенных из состава ВМФ в северном регионе, включая обращение с образующимися при этом отработавшим ядерным топливом и радиоактивными отходами, и повышения ядерной и радиационной безопасности атомных электростанций и других ядерных объектов (ст. 1).

Правительство РФ и Правительство Республики Македонии 27 января 1998 г. подписали Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (вступило в силу 9 апреля 1998 г.); учитывая важность решения вопросов охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, в связи с их глобальным характером и желая содействовать установлению долгосрочного сотрудничества в этой области, стороны согласились осуществлять сотрудничество по следующим направлениям: нормативно-правовое регулирование деятельности по охране окружающей среды; внедрение экологических стандартов в хозяйственной деятельности; осуществление государственного экологического контроля; охрана поверхностных и подземных вод; охрана и устойчивое использование биологического разнообразия и др. (ст. 2).

Правительства России и Эстонии применительно к предмету настоящей главы имеют взаимные обязательства по двум соглашениям. В соответствии с Соглашением о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, подписанным 11 января

1996 г. и вступившим в силу 19 апреля 1996 г., сотрудничество должно быть направлено на улучшение состояния окружающей среды и повышение экологической безопасности в обеих странах, Балтийском море, особенно в Финском заливе, и на трансграничных водных объектах, а также на предотвращение загрязнения окружающей среды путем сокращения трансграничных потоков загрязняющих окружающую среду веществ; повышения эффективности охраны водоемов и атмосферы, а также системы сбора и обработки отходов; развития охраны растительного и животного мира и среды их обитания; содействия обмену экологической информацией, применение технологий, создающих наименьшую нагрузку на окружающую среду (ст. 2).

Россия и Эстония 20 августа 1997 г. заключили Соглашение о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных вод (в соответствии с Конвенцией по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер от 17 марта 1992 г.), вступившее в силу со дня подписания. Соглашение нацелено на организацию сотрудничества двух стран в области охраны и рационального использования трансграничных вод и их экосистем бассейна реки Нарва, включая Псковско-Чудское озеро (ст. 2).

Правительства России и Бразилии согласились о проведении ряда двусторонних действий по сотрудничеству в области охраны окружающей среды и 11 октября 1994 г. подписали Меморандум о намерениях по вопросу развития сотрудничества в области охраны окружающей среды. Сотрудничество должно осуществляться посредством выявления сфер, которые могли бы представлять взаимный интерес для взаимодействия сторон в области охраны окружающей среды.

С правительством Китая Россия 27 мая 1994 г. подписала Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, вступившее в силу с даты подписания. Стороны Соглашения учитывали естественные географические условия обоих государств, их законы, обычаи и правила, и имели целью стремиться к использованию в течение продолжительного времени природных ресурсов на основе обеспечения благоприятных условий для охраны окружающей среды. Развивая сотрудничество, в том числе по комплексному использованию водных ресурсов, стороны осуществляют его в форме обмена информацией, технологии, производственных процессов, политики, а также законодательства, правил и других вопросов, имеющих отношение к охране окружающей среды (ст. 3).

С правительством Италии Правительство РФ 16 июля 1993 г. заключило Соглашение в области защиты населения, по вопросам прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций и взаимной помощи в случае стихийных бедствий или аварий, в соответствии с которым договаривающиеся стороны приняли на себя обязательства предоставлять всю возможную помощь в случае, если на территории одной из Сторон произойдет крупное стихийное бедствие либо авария с большим ущербом или опасностью для жизни и здоровья людей, материальных ценностей и окружающей среды (ст. 3).

Правительства России и Канады 8 мая 1993 г. заключили Соглашение о сотрудничестве по вопросам окружающей среды (вступило в силу со дня подписания) и договорились поддерживать и укреплять двустороннее сотрудничество в области окружающей среды на основе равноправия и взаимной выгоды. Сотрудничество в рамках указанного соглашения включает: охрану морских и пресных вод и их биологических ресурсов; предотвращение загрязнения подземных и поверхностных вод; охрану экосистем, управление удалением отходов и кругооборотом токсичных химических веществ; методы мониторинга и оценки состояния окружающей среды; законодательство, нормативы и политика в области охраны окружающей среды и др. (ст. 2).

Правительства СССР и Японии 18 апреля 1991 г. заключили Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, вступившее в силу в день его подписания. Стороны взяли на себя обязательства осуществлять сотрудничество в целях выявления, изучения и предотвращения вредных воздействий на окружающую среду в следующих областях:

а) охрана воздушного бассейна от загрязнения;

б) охрана вод от загрязнения;

в) переработка вредных отходов;

г) улучшение окружающей среды в городах;

д) охрана экологических систем и биологического разнообразия;

е) предотвращение глобального потепления;

ж) изучение влияния антропогенных и естественных воздействий на климат Земли;

з) охрана озонового слоя;

и) изучение медицинских, биологических и генетических последствий загрязнения окружающей среды;

к) другие области сотрудничества, имеющие отношение к охране и улучшению окружающей среды, могут согласовываться в дальнейшем (ст. 2).

Правительства США и СССР 23 мая 1972 г. подписали Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (вступило в силу в день подписания), желая способствовать установлению более тесного и долгосрочного сотрудничества между заинтересованными организациями обеих стран в указанной области и с целью решения основных аспектов проблемы окружающей среды в областях:

— предотвращения загрязнения воздуха;

— охраны воды от загрязнения;

— охраны морской среды от загрязнения;

— биологических и генетических последствий загрязнения окружающей среды;

— арктических и субарктических экологических систем и др. (ст. 2).

В последнее десятилетие существования СССР для его нормотворческой практики в области регулирования экологических проблем был характерен непрерывный процесс оптимизации применения различных правовых форм. Неуклонно увеличивался объем правового материала, действующего в сфере охраны окружающей среды, причем основную роль в обеспечении охраны экологической среды играли не только правовые, но и организационно-хозяйственные мероприятия, направленные на обеспечение выполнения экологических требований всеми юридическими и физическими лицами.

Большинство из приведенных выше соглашений структурированы примерно одинаково: участники формулируют основные экологические требования, определяют оценочные нормативы по воздействию на природную среду, устанавливают организацию действий при чрезвычайных экологических ситуациях и порядок изъятия отдельных пространств из природопользования. Соглашения, принимаемые в последние годы, также характеризуются более жесткой организацией совместного экологического контроля.

В ст. 235 КМП-82 государства призываются к сотрудничеству с целью обеспечить быстрое и адекватное возмещение всего ущерба, причиненного загрязнением морской среды. Государства должны объединить свои усилия для дальнейшего развития международного права, касающегося ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также, когда уместно, в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения, таких как обязательное страхование или компенсационные фонды.

Ответственность государств за загрязнение морских пространств должна быть пропорциональна желанию человечества жить в здоровой и благополучной окружающей среде.

ГЛАВА 10. ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА МОРЕ

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание международно-правовых норм, направленных на предотвращение преступлений на море;

— **уметь** анализировать практику противоправной деятельности на море и квалифицировать ее с точки зрения действующих норм международного права и российского законодательства;

— **владеть** способностью формулировать решения на применение силы в контексте действующих норм, направленных на предотвращение противоправной деятельности на море.

Преступная деятельность на море включает пиратство и вооруженный разбой против судов, торговлю людьми, незаконный ввоз мигрантов и незаконный оборот наркотических средств и стрелкового оружия. Этот перечень не является исчерпывающим, так как преступление на море, как правило, — лишь следствие более общей проблемы «наземной» преступности, формы и способы деятельности которой постоянно видоизменяются.

Преступная деятельность также может состоять в терроризме и в нарушении международных норм, касающихся охраны окружающей среды, например в незаконном сбросе отходов в море или загрязняющих веществ с судов либо в нарушении правил эксплуатации живых морских ресурсов, в частности в незаконном рыболовстве.

Преступления, совершаемые на море, должны рассматриваться как часть более общей проблемы международной организованной преступности, эффективная борьба с которой возможна на основе глобального и регионального сотрудничества государств, а также за счет совершенствования и унификации национальных законов.

Кроме КМП-82 на предотвращение деятельности транснациональной организованной преступности и борьбу с ней нацелен ряд международно-правовых документов, например Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., в англоязычной литературе часто называемая The SUA Convention (Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation Convention); Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности и три дополняющих ее протокола: Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху 2000 г.; Протокол о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее 2000 г.; Протокол против незаконного изготовления и оборота огнестрельного оружия, его составных частей и компонентов, а также боеприпасов к нему 2001 г.

В КМП-82 к противоправным действиям в открытом море относятся:

1) перевозка рабов (ст. 99);
2) пиратство (ст. 100, 101, 107);
3) незаконная торговля наркотиками или психотропными веществами (ст. 108);
4) несанкционированное вещание из открытого моря (ст. 109);
5) разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода (ст. 113—115).

Каждое государство обязано принимать эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, наказания за такие перевозки, а также для предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели.

10.1. Пиратство и вооруженный разбой против судов

История пиратства насчитывает более 3 тыс. лет. Древние морские разбойники называли себя «искателями счастья», что терминологически вполне совпадает с первородной основой самого термина «пират»: латинское «pirata» происходит, в свою очередь, от греческого «peirates» с корнем «peiran» («пробовать, испытывать»).

Историческая наука не дает точного ответа на вопрос о дате возникновения пиратства. По-видимому, первое определение пиратству дал греческий философ Плутарх, который понимал под ним разбойные нападения на суда и приморские поселения. Первое литературное упоминание о финикийских пиратах мы находим в «Одиссее» (англ. — Odyssey), хотя Гомеру

в этом качестве были известны грабители, которых называли «лэйстэс»[508].

Этимология слова «пират» связана с временем его применения. В XV—XI вв. до н. э. ближневосточные пираты, ведшие в течение нескольких столетий морской разбой вдоль палестинского побережья, называли себя «Джакарэи» (лат. — Djakaray), а древнегреческие пираты, господствовавшие в Эгейском море примерно в V в. до н. э., назывались «Долопийцами» (лат. — Dolopians).

Пик «популярности» пиратства как морского промысла приходится на начало XVI в. Карибские, средиземноморские или китайские пираты, промышлявшие в нынешнем столетии, различались не столько по морскому району, который они контролировали, сколько по характеру своей деятельности и степени ее легализации со стороны заинтересованных государств.

Бакунир, флибустьер, капер, корсар, приватир — наиболее известные названия «джентельменов удачи», существовавшие с XV по XVIII столетие.

Бакунирами называли карибских пиратов, грабивших в основном испанские суда в водах испанских колоний Америки в XVI—XVII вв. (позже это название вышло из употребления и было заменено словом «флибустьер»).

Лиц, которых государство наделяло правом (лицензией) захватывать и грабить иностранные неприятельские и нейтральные суда в обмен на право делить с ним (государством) награбленное, в средние века называли «каперами» (хотя сам термин известен еще примерно с 800 г. до н. э.). Термин «корсар» появился значительно позже, начиная с XIV в. н. э., от итальянского «корса» и французского «ла корса». В средневековье употреблялись оба термина. Слово «приватир» появилось еще позже (первое употребление датируется 1664 г.) и пошло от английского «privateer». Часто термином «приватир» хотели подчеркнуть английскую национальность капера, на средиземноморье он не прижился, всякого капера там по-прежнему именовали корсар (фр.), корсаро (ит.), корсарио (исп.), корсари (португ.)[509].

Пират, заплативший в казну специальный налог и получивший каперское свидетельство (англ. — Letter of Marque), считался капером и не нес ответственности перед законом государства до тех пор, пока не нападал на соотечественника либо союзника.

Следует заметить, что при всей привлекательности усиления своего флота в борьбе с неприятелем за счет пиратов европейские монархи понимали пагубность легализации пиратства и делали попытки покончить с выдачей каперских свидетельств. Например, во Франции после 1485 г. подобные бумаги выписывались крайне редко, а с начала XVI в. были установлены серьезные ограничения при нападении на вражеские суда, запрещающие каперам грабить судно прежде, чем оно будет приведено в порт для освидетельствования адмиралтейским судом. Английский король Яков I (1603—1625) выдачу таких патентов вообще запретил, хотя позднее другой английский монарх Карл I (1625—1649) возобновил продажу лицензий на каперство, однако перепоручил это право государственной корпорации «Providence», организованной для развития английской торговли на островах Провиденс и Тортуга. В документах, выдаваемых пиратам в качестве каперского свидетельства, стали использовать «право на грабеж» (англ. — right of purchase)[510], которое уже в Средиземноморском регионе с 1650-х гг. вплоть до середины XVIII в. трансформировалось в более мягкую форму — «право на осмотр» (англ. — right of search)[511].

Наши стереотипы о пиратах большей частью основаны на образах художественной литературы. Герои произведений Даниэля Дефо, выпустившего три романа о похождениях пирата Джона Эйвери, Вальтера Скотта, опубликовавшего в 1821 г. роман «Пират», Фенимора Купера, который создал, говоря современным языком, целый морской сериал («Лоцман», «Красный корсар», «Морская волшебница», «Два адмирала» и др.), Р.-Л. Стивенсона, Ф. Мариэта, К. Фаррера, Т. Майн Рида, Дж. Конрада, А. Конан Дойля и Дж. Лондона скорее вызывают чувство благосклонности, чем ужаса, а рыцарское поведение и ве-

[508] The Encyclopedia Britannica, 14 ed. 1929. Vol. 17. P. 951.
[509] URL: www.vif2.ru
[510] Ныне английское слово «purchase» используется с вполне мирным смыслом — «покупка», хотя первоначально означало охоту или преследование животных, в средние века оно прочно обосновалось в морском жаргоне, где использовалось для обозначения процесса грабежа или захваченного имущества.
[511] Более подробно см.: *Рогожинский Ж.* Энциклопедия пиратов Pirates! Brigands, Buccaneers and Privateers in Fact, Fiction and Legend : пер. с англ. М. : Вече; Александр Корженевский, 1998.

ликодушие капитана Блада, образ которого создан в произведениях Р. Сабатини, не может не вызывать восторга. Историческая правда о злодеяниях морского разбойника Сюркуфа, персонажа одноименной оперы, написанной композитором Р. Планкеттом, меркнет в фантазиях о красивой любви бескорыстного моряка Робера и его возлюбленной Ивонны, а современный зритель после просмотра всех серий американского блокбастера «Пираты Карибского моря» (англ. — Pirates of the Caribbean), будет совершенно убежден в том, что пираты не просто грабят и убивают, а мстят за несправедливость со стороны властей, коварно обманывающих всякого честного искателя приключений.

Не стоит питать иллюзий, что пираты, как бы их ни описывали классики приключенческого жанра, не остаются злодеями, однако совершенно очевидно и то, что нельзя однозначно судить о древних или средневековых пиратах как только о безжалостных убийцах, целью жизни которых было только грабить и убивать. Начиная с викингов, побывавших в Северной Америке почти за пятьсот лет до открытия ее Колумбом, многие известные пираты проявили себя как искусные мореплаватели — первооткрыватели новых земель. Упомянем в этой связи таких выдающихся личностей, как сэр Френсис Дрейк, не только получивший прозвище «королевского корсара», но и звание адмирала, совершившего второе после Магеллана кругосветное плавание; знаменитого этнографа и океанолога, члена Английского королевского общества В. Дампира, трижды обошедшего вокруг Земли, первооткрывателя Фолклендских островов Дж. Дэвиса; историка и писателя сэра Вальтера Рели и некоторых других.

De jure с каперством было покончено на Парижском конгрессе 1856 г., оформившем завершение Крымской войны. Его участники (Великобритания, Франция, Россия, Австрия, Пруссия, Сардиния и Турция) приняли декларацию[512], в которой провозглашались четыре принципа защиты нейтралитета и частной собственности при ведении военных действий на море. Первый из этих принципов запрещал каперство, и хотя оно процветало на протяжении всей Гражданской войны в США, можно считать, с ним практически было полностью покончено к концу XVIII столетия[513].

Конвенционное определение пиратства было дано в ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г. и практически полностью повторено в ст. 101 КМП-82, которая определяет «пиратство» как:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

— в открытом море против другого судна или летательного аппарата, или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

— против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

в) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпункте «а» или «б».

Из данного определения следует: чтобы стать пиратскими, перечисленные выше действия (содействие или подстрекательство к ним) должны совершаться в пространствах вне юрисдикции какого-либо государства, и объектом преступления могут быть физические и юридические лица, если действия осуществляются в отношении принадлежащего им имущества,

[512] Примечательно, что к Парижской декларации присоединились многие страны, за исключением Испании, Мексики и США. Как это ни парадоксально звучит сегодня, но в середине XVIII в., обосновывая позицию США на Парижском конгрессе, тогдашний государственный секретарь У. Марси оправдывал позицию США слабостью своего флота и невозможностью отказа от каперства как от реальной силы, способной защитить интересы страны на море. Позднее, в 1861 г., когда в США началась гражданская война, опасаясь, что южане прибегнут к каперству, президент Линкольн сделал запоздалую попытку подписать Парижскую декларацию, тем самым поставив каперскую деятельность конфедератов вне закона, однако страны-подписанты Парижской декларации отказали Линкольну, не желая тем самым демонстрировать свою поддержку, становясь на сторону одной из сторон гражданского противостояния.

[513] В 1898 г. правительства США и Испании заявили о том, что не станут прибегать к каперству как к средству ведения войны между двумя странами.

находящегося на борту судна или летательного аппарата.

Если захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве совершен без достаточных оснований, государство, совершившее захват, отвечает перед государством, национальность которого имеет судно или летательный аппарат, за любой ущерб или любые убытки, причиненные захватом (ст. 106 КМП-82).

Государства обязаны сотрудничать в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.

Пиратские действия, определенные выше, когда они совершаются военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом.

Судно или летательный аппарат считаются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначаются лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, отмеченных выше. Это относится также к судну или летательному аппарату, которым пользовались для совершения таких действий, до тех пор, пока они остаются под властью лиц, виновных в этих действиях.

Судно или летательный аппарат могут сохранять свою национальность, несмотря на то, что они стали пиратским судном или пиратским летательным аппаратом. Сохранение или утрата национальности определяется внутренним правом того государства, которым она была предоставлена (ст. 104 КМП-82).

В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять меры, которые должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц (ст. 105 КМП-82).

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели (ст. 107 КМП-82).

Современные акты пиратства и вооруженного разбоя против судов представляют серьезную угрозу жизни мореплавателей, безопасности судоходства, морской среде и безопасности прибрежных государств. Они также отрицательно влияют и на всю отрасль морских перевозок, в частности являются причиной повышения ставок страховых премий и даже приостановления торговли. Например, известен случай, когда компания «Ройял Датч Шелл» приостановила свои поставки в один из районов Папуа Новой Гвинеи, где вооруженные грабители напали на один из ее нефтяных танкеров.

Учет случаев совершенных в море международных преступлений ведут несколько международных организаций, в частности, упоминавшаяся выше IMO, которая осуществляет сбор информации обо всех случаях противозаконных действий в отношении судов, угрожающих безопасности мореплавания; Международное морское бюро (англ. — The International Maritime Bureau (IMB)), основанное в 1981 г. при Международной торгово-промышленной палате и осуществляющее сбор сведений обо всех преступлениях, совершенных в отношении объектов морской торговли[514], и Центр сообщений о пиратстве (англ. — The Piracy Reporting Centre (PRC)), созданный Международным морским бюро при поддержке IMO и INMARSAT 1 октября 1992 г., со штаб-квартирой в Куала Лумпуре[515].

[514] Для целей статистики Международное морское бюро определяет пиратство как «акт или попытку высадки на борт какого-либо судна с намерением совершить кражу или любое другое преступление, а также с намерением или способностью применить силу при совершении такого акта». Данное определение охватывает как сами акты, так и попытки нападений, независимо от того, находится ли судно у причала, на якорной стоянке или в море.

[515] В частности, Центр сообщений о пиратстве собирает информацию о случаях пиратства и морского разбоя, поступающую от судовладельцев, капитанов,

Не претендуя на абсолютную точность (указанные выше организации иногда оперируют не совсем одинаковой статистикой), можно заметить, что количество совершаемых на море преступлений имеет устойчивую тенденцию роста.

Общее число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, о которых было сообщено с 1984 г. (когда IMO начала собирать соответствующие статистические данные) до конца октября 2000 г., составило 2017. На основе периодически публикуемых секретариатом IMO докладов и информации Комитета по безопасности на море, число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов уже в 2001 г. составило 370. На июнь 2003 г. общее число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов с начала их регистрации составило 3106[516], а на октябрь 2008 г. — 4757[517].

Начиная с 1990-х гг. пираты активизировались в Аденском заливе у берегов Сомали. Только с января по ноябрь 2008 г. сомалийские пираты совершили 95 нападений на суда в Аренском заливе и кенийских прибрежных водах, из которых 39 закончились захватом судов. Согласно докладу, опубликованному Королевским институтом международных отношений Великобритании, общая сумма выкупов, заплаченных за освобождение захваченных пиратами с января по сентябрь 2008 г. судов правительствами разных стран, составила около 30 млн долл.

В силу того, что пиратство и морской разбой представляют собой серьезную угрозу международному миру и безопасности, проблема противодействия этим явлениям стала одной из постоянных тем, рассматриваемых ООН. Впервые Генеральный секретарь ООН привлек внимание к проблеме пиратства и вооруженного разбоя против судов в своем ежегодном докладе по морскому праву на 40-й Генеральной Ассамблеи ООН в 1985 г.[518], а начиная с 1993 г. стал включать отдельный раздел по этому вопросу в свои ежегодные доклады по проблемам Мирового океана и морского права. Генеральная Ассамблея ООН впервые занялась проблемой пиратства и вооруженного разбоя против судов в своей ежегодной резолюции по Мировому океану и морскому праву, принятой на 53-й сессии в 1998 г.[519]

Совет Безопасности ООН 2 декабря 2008 г., принимая к сведению обращение президента Сомали об оказании международной помощи в целях противодействия пиратству у берегов страны, одобрил резолюцию 1846 (2008)[520], осуждающую все акты пиратства и вооруженного разбоя против судов в территориальных водах и открытом море у побережья Сомали[521]. Совет Безопасности ООН также постановил:

a) входить в территориальные воды Сомали в целях пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море сообразно тому, как это разрешается делать в открытом море в отношении пиратства согласно соответствующим нормам международного права; и b) использовать в пределах территориальных вод Сомали сообразно тому, как это разрешается делать в открытом море в отношении актов пиратства согласно соответствующим нормам международного права, все необходимые средства для пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море[522].

Противодействие пиратству и морскому разбою — задача, требующая консолидации сил всех государств, которые должны активно сотрудничать в пресечении противоправных действий в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства. К этому призывали резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 40/61 от 9 декабря 1985 г., резолюции IMO 40/61[523] и A. 584 (14) от 20 ноября 1985 г., непосредственно нацеленные на разработку мер по пре-

---

национальных силовых ведомств и иных источников во всем мире, и ежедневно информирует пользователей морских пространств обо всех нападениях на морские суда со стороны преступников, совершаемых в тихоокеанском регионе, через наземную станцию INMARSAT C, расположенную в Сингапуре. Эта служба бесплатна и распространяется 24 часа в сутки, 365 дней в году.

[516] MSC. 4/Cir. 36 P. 1.

[517] По материалам International Maritime Organization, Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ship. Report November. 2008.

[518] A/40/923, пункт 40.

[519] См. резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН 53/32.

[520] Это не первая резолюция Совета Безопасности ООН по противодействию пиратству у берегов Сомали. В ранее принятых резолюциях (1814 (2008) и 1816 (2008), 1838 (2008)) признавался положительным вклад, вносимый с ноября 2007 г. некоторыми государствами в обеспечение охраны караванов морских судов, и учреждение ЕС координационной группы, которой поручалось поддерживать деятельность по наблюдению и охране, осуществляемую некоторыми государствами — членами ЕС в прибрежных водах Сомали.

[521] S/RES/1846 (2008). § 1.

[522] S/RES/1846 (2008). § 10.

[523] Резолюция предлагала государствам изучить проблему актов терроризма на борту или против морских судов с целью вынесения рекомендаций в отношении применимых антимер.

дупреждению незаконных актов, угрожающих безопасности судов и безопасности их пассажиров и экипажей; к этому обязывают и положения Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., вступившей в силу в марте 1992 г.

В соответствии с Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. любое лицо совершает преступление[524], если оно незаконно и преднамеренно:

а) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания; или

б) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

в) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

г) помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

д) разрушает морское навигационное оборудование, или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна; или

е) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или

ж) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из перечисленных выше преступлений (ст. 3).

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. применяется к судам, совершающим плавание (или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод) в водах, расположенных за внешний границей территориального моря какого-либо одного государства или за боковыми границами его территориального моря с сопредельными государствами (ст. 4).

Каждое государство — участник Конвенции должно включить в национальные уголовные законы соответствующие наказания за указанные выше преступления и принять меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений, совершенных:

а) против или на борту судна, плававшего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; или

б) на территории данного государства, включая его территориальное море; или

в) гражданином данного государства или лицом без гражданства, проживающем в данном государстве.

На основе резолюции А. 738 (18) IMO также разработала комплексную стратегию борьбы с пиратством, элементами которой стали составление и рассылка периодических статистических докладов, проведение семинаров по проблеме пиратства, направление миссий по оценке в регионы, страдающие от пиратства, с целью проведения оценок на местах, а также подготовка кодекса по практике расследования и судебному преследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов (далее — Кодекс).

Назначение Кодекса состоит в том, чтобы предоставить в распоряжение государственных органов унифицированный порядок расследования преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем на море.

Вооруженный разбой против судов определяется в Кодексе как любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж либо угроза их совершения, отличные от акта пиратства и направленные против судна, либо находящихся на его

[524] По смыслу Конвенции, понятие «совершает преступление» включает и попытку совершить преступление, и подстрекательство к его совершению, а также угрозу совершить преступление, если эта угроза может угрожать безопасному плаванию судна.

борту лиц или имущества, которые совершаются в пределах уголовной юрисдикции государства. Таким образом, в данном документе сочетается географическая сфера юрисдикции в отношении пиратства, предусмотренная в КМП-82, и юрисдикция над незаконными актами, предусмотренная в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. и Протоколе к ней. В Кодекс включены рекомендации государствам принять необходимые меры по установлению своей юрисдикции в отношении преступлений пиратства и вооруженного разбоя против судов, в том числе внести, если это необходимо, соответствующие поправки в свое законодательство и тем самым создать условия для задержания и судебного преследования лиц, совершивших такие преступления.

В целях обеспечения заинтересованности капитанов судов сообщать обо всех случаях пиратства и вооруженного разбоя против судов в Кодексе содержится указание, согласно которому прибрежные государства и государства портов должны предпринимать все усилия для обеспечения того, чтобы подобные сообщения не влекли за собой для таких капитанов и их судов неоправданные задержки или обременяющие их дополнительные расходы. Прибрежным государствам рекомендуется заключать двусторонние или многосторонние соглашения, которые должны облегчать расследование актов пиратства и вооруженного разбоя против судов.

Кодекс содержит также положения о специальной подготовке следователей, рассматривающих акты пиратства или вооруженного разбоя во время или после их совершения. Помимо этого, в Кодексе излагаются основные принципы методики расследования и перечисляются обязанности следователей в таких вопросах, как сохранение жизни людей, предотвращение побега правонарушителей, охрана места преступления и обеспечение безопасности доказательств. В заключительном разделе, касающемся расследования, перечисляются меры, которые надлежит принимать с целью установления и регистрации всех соответствующих актов, записи показаний отдельных свидетелей, проведения тщательной судебной экспертизы мест преступления, поиска источников сведений, а также контроля за рассылкой информации и полученных сведений соответствующим ведомствам. В соответствии с принципом соразмерности, введенным в данный документ, необходимые действия должны быть соразмерны совершенному преступлению и соответствовать нарушенным законам.

Акт пиратства или вооруженного разбоя против судов может затрагивать разные национальные интересы: государства флага судна; государства, в чьей морской зоне произошло нападение; государства предполагаемого происхождения преступников; государства гражданства лиц, находящихся на борту судна; государства, с которым связаны права собственности на груз, и, возможно, также государства, в котором преступление было подготовлено, запланировано либо с территории которого его совершением руководили или управляли. Меры, разрабатываемые и внедряемые в практику защиты судоходства, осуществляются на трех уровнях: глобальном, региональном и рекомендуемым правительствам.

Как следует из вышеприведенного примера, меры, разрабатываемые международными организациями по борьбе с пиратством и морским разбоем на глобальном уровне, достаточно обширны. Кроме Генеральной Ассамблеи ООН они разрабатываются и издаются ИМО, Международным морским бюро, Международным морским форумом нефтяных компаний, Международной палатой судоходства и Международной федерацией судовладельцев.

В Руководстве ИМО собственникам, операторам и капитанам судов, а также судовым командам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов (циркуляр Комитета ИМО по безопасности на море 623/Rev. 1 от 16 июня 1999 г.) излагаются меры, которые должны приниматься с целью уменьшения опасности нападения, а также варианты возможных ответных действий в случае нападения. Предусматривается, что на каждом судне существует судовой план безопасности или соответствующий план действий, в котором должны быть подробно расписаны все действия, которые следует совершать в случае нападения. В указанном циркуляре Комитета ИМО по безопасности на море подчеркивается, в том числе, необходимость сообщать как об удавшихся, так и о неудавшихся нападениях на судно властям соответствующего прибрежного государства, обычно в спасательно-координационные центры, а также в органы морской администрации соб-

ственного государства судна. Чтобы можно было принять необходимые меры, такие сообщения должны отправляться как можно скорее. Кроме того, предлагается усилить меры самозащиты на борту судов, а также внедрить системы SHIPLOC или ее аналогов для автоматического определения местонахождения судна, подвергшегося нападению.

По мнению Международного морского бюро, заманчивым преступлением пиратство делает следующее обстоятельство: в связи с тем, что нападения на суда совершается, как правило, в территориальном море, эти действия не подпадают под определение пиратства, содержащееся в КМП-82, и не все прибрежные страны предпринимают должные усилия по судебному преследованию пиратов, схваченных в собственных территориальных водах, за акты пиратства, совершенные в пределах юрисдикции другой страны.

10.2. Торговля людьми

Термин «торговля людьми» получил свое распространение в международных нормативных документах в конце 70-х гг. прошлого столетия. Введение его в оборот отразило новые тенденции в развитии вековой проблемы рабства, когда на незаконно ввезенное в страну лицо или на формально законно пересекшего границу мигранта «работодатель» распространяет атрибуты собственности.

В Женевской конвенции относительно рабства от 25 сентября 1926 г. (с изменениями, внесенными протоколом от 7 декабря 1953 г.) под рабством понимается «состояние или положение человека, над которым осуществляются атрибуты права собственности или некоторые из них»; а под торговлей невольниками — всякий акт:

— захвата, приобретения или уступки человека с целью продажи его в рабство;

— приобретения невольника с целью продажи его или обмена;

— уступки путем продажи или обмена невольника, приобретенного с целью продажи или обмена, равно как и вообще всякий акт торговли или перевозки невольников (ст. 1).

В силу положений КМП-82 каждое государство должно принимать эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, наказания за такие перевозки, а также для предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели. Раб, нашедший убежище на судне, под каким бы флагом это судно ни плавало, ipso facto свободен (ст. 99).

10.3. Незаконный ввоз мигрантов

Конвенционно закрепленного понятия «мигрант» в международном праве нет. В Международной конвенции о защите прав всех трудящихся-мигрантов и членов их семей от 18 декабря 1990 г. используется термин «трудящийся — мигрант», под которым понимается «лицо, которое будет заниматься, занимается или занималось оплачиваемой деятельностью в государстве, гражданином которого он или она не является» (ст. 2).

В основе рассматриваемой проблемы, с одной стороны, нищета, безработица, невостребованность рабочей силы в отдельных районах промышленно слаборазвитых стран, с другой — действия промышленно развитых стран по сужению возможностей нелегального проникновения иммигрантов на рынок труда.

Указанные обстоятельства способствуют росту противоправной деятельности контрабандистов, осуществляющих перевозку людей морем без должного обеспечения их безопасности. Общемировая статистика свидетельствует о том, что эта проблема продолжает усугубляться. В качестве трагического примера можно привести случай, когда 16 февраля 2001 г. зарегистрированное в Камбодже судно, принадлежавшее сирийскому судовладельцу, село на мель и было покинуто экипажем на Лазурном берегу Франции, причем на борту его оставалось 800 курдов. Известен случай, когда в начале 2000 г. погибло 120

человек, которые пытались нелегально пересечь Гибралтарский пролив.

С каждым годом приемы, применяемые для незаконного ввоза мигрантов морем, становятся все более изощренными: мигранты перевозятся в потайных местах на контейнеровозах, включаются в судовые роли (списки судовой команды), для них изготавливаются поддельные документы. Проблема эта приобретает все более широкие масштабы, поскольку незаконный ввоз мигрантов стал крупным бизнесом.

Международная группа клубов страхования ответственности перед третьими лицами тратит примерно 10 млн долл. США ежегодно на штрафы и расходы, связанные с незаконными мигрантами. Реальные затраты гораздо выше, поскольку значительные суммы выплачивают сами судовладельцы, так как увеличиваются ставки, подлежащие вычету на покрытие их выплат по охране и возмещению убытков[525].

Ассамблея ИМО приняла резолюцию А. 867 (20) о борьбе с опасной практикой, связанной с контрабандным провозом мигрантов морем, в которой правительствам предлагается задерживать все опасные суда и направлять в ИМО соответствующую информацию[526].

На своей 73-й сессии, проходившей в ноябре — декабре 2000 г., Комитет ИМО по безопасности на море принял решение придерживаться порядка направления сообщений в отношении незаконной миграции, аналогичного тому, который принят в отношении актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, что должно позволить отслеживать случаи опасной практики, связанной с контрабандным провозом мигрантов морем. Правительства и международные организации призывались незамедлительно сообщать о такой практике, как только им становится о ней известно. В эти сообщения следует включать, когда это возможно, опознавательные данные судна и судовладельца, сведения о плавании, дату, время и место инцидента, описание инцидента и принятых в связи с ним мер, а также информацию, касающуюся мигрантов, включая их число, гражданство, пол, а также сведения о присутствии среди них несовершеннолетних, если таковые имеются. Подробные сведения о сообщаемых инцидентах должны два раза в год публиковаться в соответствующем циркуляре ИМО.

Глава II (ст. 7—9) Протокола против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху к Конвенции ООН против трансграничной организованной преступности 2000 г. конкретно посвящена проблемам, возникающим в связи с незаконным ввозом мигрантов морем. Положения этой части касаются полномочий и процедур обращения с судами, подозреваемыми в участии в незаконном ввозе мигрантов, и защиты безопасности людей и судов, прав и других интересов, связанных с судами, в том числе прав лиц, находящихся на судне, государств флага и прочих заинтересованных государств[527].

В соответствии со ст. 8 («Меры противодействия незаконному ввозу мигрантов по морю») указанного Протокола государству-участнику разрешается, помимо прочего, высаживаться на судно, подозреваемое в участии в незаконном ввозе мигрантов по морю, производить его досмотр или принимать в отношении него надлежащие меры. Причем указанные меры могут быть предприняты и в отношении судов, не имеющих национальности или не желающих демонстрировать свой флаг. Протокол также требует от государств-участников при применении вышеназванных мер в отношении какого-либо судна, гуманно обращаться с лицами на борту, а также в пределах имеющихся возможностей обеспечивать, чтобы любая принятая мера отвечала требованиям экологической безопасности.

10.4. Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ

Согласно КМП-82 государства-участники обязываются сотрудничать в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций. Любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной

[525] A/56/58, p. 53.
[526] См. п. 109 A/55/61.
[527] A/56/58, p. 54.

торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли (ст. 108).

Программа ООН по международному контролю над наркотиками (UNDCP) отметила, что основополагающее значение для полной реализации положений о сотрудничестве, предусмотренных ст. 17 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., имеет требование о том, чтобы государства-участники назначили компетентный национальный орган, правомочный разрешать или не разрешать другому государству-участнику высаживаться на борт судна, подозреваемого в незаконном обороте наркотиков, проводить его досмотр или принимать другие надлежащие меры. Необходимо, чтобы такой орган был в состоянии оперативно реагировать как на запрос о подтверждении регистрации, так и на просьбу дать разрешение на принятие соответствующих мер[528], о которых надлежит уведомлять Генерального секретаря ООН.

В 1990 г. IMO рассматривала проблему незаконного оборота наркотиков в контексте разработки поправок к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., а в 1997 г. Ассамблея IMO приняла Руководство по предотвращению и пресечению контрабанды наркотических средств, психотропных веществ и исходных химических веществ на судах, занятых в международных морских перевозках[529].

По смыслу вышеприведенных конвенций, а также из анализа документов, принимаемых в рамках Программы ООН по международному контролю над наркотиками, следует, что государства должны стремиться к укреплению многостороннего сотрудничества в борьбе против незаконного оборота наркотиков на море, оперативно решать вопросы проверки регистрации судов и принимать решения, направленные на пресечение оборота наркотиков.

10.5. Несанкционированное вещание из открытого моря

В соответствии с КМП-82 «несанкционированное вещание» означает передачу в нарушение международных правил звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением передачи сигналов бедствия (п. 2 ст. 109).

Любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде:

а) государства флага судна;

б) государства регистрации установки;

в) государства, гражданином которого является это лицо;

г) любого государства, где могут приниматься передачи; или

д) любого государства, санкционированной радиосвязи которого чинятся помехи (п. 3 ст. 109).

В открытом море государство, имеющее юрисдикцию в соответствии с вышеперечисленными положениями, может арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру[530].

10.6. Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода

Конвенция по охранению подводных телеграфных кабелей была подписана в Париже 14 марта 1884 г. Россией, Германией, Аргентиной, Австро-Венгрией, Бельгией, Бразилией, Республикой Коста-Рика, Данией, Доминиканской Республикой, Испанией, США, Колумбией, Францией, Великобританией, Гватемалой, Грецией, Италией, Турцией, Нидерландами, Люксем-

[528] См.: P. 56. A/56/58.
[529] См.: P. 106 и 107 A/55/61.
[530] Более подробно см.: *Зябкин А. И.* Несакционированное вещание из открытого моря. Правомерные способы пресечения. Л. : ЛГУ, 1981.

бургом, Персией, Португалией, Румынией, Сальвадором, Сербией, Швецией, Норвегией и Уругваем.

В соответствии с положениями ст. 2 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г. разрыв или повреждение подводного кабеля, произведенные умышленно или по преступной оплошности, могущие иметь последствием перерыв или приостановку телеграфных сообщений, подлежат наказанию, независимо от гражданского иска о вознаграждении издержек и убытков. Это постановление не относится к разрывам или повреждениям, виновники которых преследовали единственно законную цель охранить свою жизнь или безопасность своих судов и приняли предварительно все необходимые меры предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений.

Согласно КМП-82 государства-участники обязаны принимать необходимые законы и правила, предусматривающие, что:

1) разрыв или повреждение (иные действия, которые рассчитаны на то, чтобы привести к таким разрывам или повреждениям, или могут привести к ним) подводного кабеля, подводного трубопровода или высоковольтного кабеля в открытом море каким-либо судном, плавающим под флагом государства-участника, или каким-либо лицом под его юрисдикцией, совершаемые намеренно или в силу преступной небрежности таким образом, что это может прервать или затруднить телеграфную или телефонную связь, являются наказуемыми деяния[531]. Указанные законы и правила не распространяются на разрывы или повреждения, причиняемыми лицами, действующими исключительно с правомерной целью спасения своей жизни или своих судов, после принятия всех мер предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений (ст. 113 КМП-82);

2) если находящиеся под юрисдикцией государства лица, которым принадлежит подводный кабель или трубопровод в открытом море, причиняют при прокладке или ремонте этого кабеля или трубопровода разрыв или повреждение другого кабеля или трубопровода, они несут расходы по ремонту (ст. 114 КМП-82).

Условия охраны кабеля, выдача разрешений на вывод подводного кабеля на берег устанавливаются государством. В случае если при укладке (или при восстановлении разрыва) происходит повреждение другого кабеля, издержки на его починку возлагаются на собственника (ст. 4 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.).

Суда, занятые укладкой или исправлением подводных кабелей, должны соблюдать МППСС-72 и МСС-65 в том, что касается сигналов, которые используются для предупреждения столкновения судов в море. Данное положение вытекает из ст. 5 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.

Когда на судне, занятом исправлением кабеля, выставлены соответствующие сигналы, другие суда, которые увидят или имеют возможность увидеть эти сигналы, должны или удалиться или же остаться на расстоянии, по крайней мере, одной морской мили от этого судна, дабы не затруднять производимых с него работ. В ст. 5 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г. устанавливается, что рыболовные снасти или сети следует держать на том же расстоянии от кабельного судна. Однако рыболовным судам, увидевшим или имеющим возможность увидеть кабельное судно с вышеупомянутыми сигналами, предоставляется для сообразования своих действий с таким предостережением наибольший срок в 24 часа, в продолжение которого их движениям не должно быть причиняемо никакого препятствия.

Суда, усматривающие или имеющие возможность усмотреть бакены, служащие указанием положения кабелей, должны находиться в отдалении от таких бакенов, по крайней мере на одну четверть морской мили. Такое же требование распространяется и на рыболовные снасти или сети (ст. 6 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.).

В случае, когда судовладелец сможет доказать, что при съемке с якоря во избежание повреждения подводного кабеля судно пожертвовало якорем или рыболовное судно с той же целью пожертвовало рыболовной сетью или иной снастью, такое судно вправе рассчитывать на вознаграждение со стороны собственника кабеля[532]. Для приобретения права на такое возна-

[531] В ст. 113 КМП-82 при этом не указывается на вид применимой ответственности.

[532] В ст. 7 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г. указывается на «вознаграждение», а не на «компенсацию» ущерба; это дает

граждение незамедлительно после происшедшего на судне составляется протокол, засвидетельствованный показаниями лиц экипажа, после чего капитан судна в течение 24 часов после прибытия в первый после происшедшего порт информирует о случившемся местные власти, обязанностью которых является передача данной информации консульской службе того государства, в котором зарегистрирован собственник кабеля.

Правом на осмотр судов, подозреваемых в повреждении подводного кабеля, обладают военные корабли или иные суда, специально уполномоченные для этого государством. Данное право не распространяется на иностранные военные корабли.

Когда командир военного корабля (уполномоченного судна) имеет достаточно оснований предполагать, что действия конкретного судна привели к повреждению подводного кабеля, он может требовать от капитана или судовладельца предъявления официальных документов, удостоверяющих национальность этого судна. На предъявленных документах немедленно делается краткая отметка об их предъявлении и составляется протокол по формам и на языке государства флага военного корабля, сообразно существующим в этой стране законоположениям. Капитан или судовладелец судна, подозреваемого в совершении преступления, а также иные свидетели имеют право за собственной подписью сами вносить в указанный протокол, на их собственном языке все объяснения, какие они признали бы полезными, или требовать их внесения (ст. 10 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.).

Нарушители постановлений Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г. преследуются государством, где зарегистрирован судовладелец или иное лицо, действия которого привели к повреждению кабеля, однако, когда это необходимо, уголовная юрисдикция на указанные в Конвенции преступления может быть распространена на нарушителей в каждом государстве — участнике Конвенции. Нарушения постановлений Конвенции могут быть доказываемы всеми способами, допускаемыми законодательством той страны, в подлежащем суде которой возбуждено дело.

Если есть разумные основания подозревать, что в открытом море иностранное судно (иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом) совершает преступления на море, включая пиратство, работорговлю, несанкционированное вещание, если оно не имеет национальности, или хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль, то любой военный корабль (военный летательный аппарат, а также морские и воздушные суда, имеющие четкие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе) вправе подвергнуть это судно осмотру (ст. 110 КМП-82).

Приведенный выше перечень преступлений, совершаемых на море, не является исчерпывающим. Например, к вышеперечисленным можно отнести и безбилетный провоз пассажиров морем. Только в 2000 г. было зарегистрировано около 300 случаев провоза безбилетных пассажиров (см. FAL/Circ. 61), а общее число таких нарушений, начиная с даты сбора статистики (1998), возросло до 1300. Для унификации принимаемых мер по борьбе с этим преступлением в 1997 г. Ассамблея ИМО резолюцией А. 871 (20) приняла Руководство по распределению обязанностей по обеспечению успешного разрешения дел, связанных с безбилетными пассажирами. Для ужесточения мер, принимаемых для борьбы с этим явлением, Комитет по упрощению формальностей, созданный в рамках Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г., принял проекты поправок как к самой Конвенции, так и к вышеупомянутому Руководству. В частности, предусматривается более тесное сотрудничество между собственниками судов и портовыми властями, прописываются обязанности капитана, собственника или оператора судна страны первого запланированного порта захода после обнаружения безбилетного пассажира (порт высадки), страны первоначального порта посадки безбилетного пассажира, предполагаемой или заявленной страны гражданства безбилетного пассажира, государства флага судна и любых стран транзита во время репатриации[533].

возможность предположить, что судовладелец может рассчитывать на получение средств от владельца кабеля бо`льших, нежели суммы прямого ущерба от потери якоря или рыболовецких снастей. В ст. 115 КМП-82, практически такого же содержания, используется термин «возмещение» от владельца кабеля или трубопровода, что сужает объем вознаграждения до уровня компенсационных затрат.

[533] Дополнительно см.: положения циркуляра IMO MSC/Circ. 896 (п. 227).

Пиратство и вооруженный разбой обходятся индустрии судоходства миллионными потерями, в то же время подвергая опасности жизнь моряков. Продолжает расширяться практика незаконного ввоза мигрантов и безбилетного проезда, организованная преступность консолидируется на международном уровне, используя все более изощренные формы преступлений на море. В связи с этим возникает необходимость активизировать международные усилия по борьбе с преступлениями на море и повысить эффективность наблюдения и правоохранительных мер.

Признавая важное значение сотрудничества в борьбе с преступлениями не только на глобальном, но также на региональном и двустороннем уровнях, некоторые государства уже заключили или рассматривают вопрос о заключении соглашений о морском сотрудничестве, в которых идет речь сразу о нескольких преступлениях. Эта практика должна быть продолжена наряду с усилиями государств по совершенствованию национального законодательства и принятию правоохранных мер, адекватных неуменьшающимся угрозам со стороны морских разбойников.

ГЛАВА 11. ВОЕННО-МОРСКОЕ ПРАВО

В результате изучения данной главы обучающийся будет:

— **знать** содержание основных норм международного права, формирующих военно-морское право;

— **уметь** оценивать практику военного мореплавания в соотношении с правилами вооруженной борьбы на море;

— **владеть** способностью квалифицировать действия по применению силы в международных отношениях.

За долгие годы существования человеческая цивилизация смогла истребить в войнах больше половины населения планеты. Учеными подсчитано, что за последние 6 тыс. лет (за исключением жертв военных операций нового тысячелетия) люди пережили 14 513 войн, в которых погибло 3640 млн человек. Дошедшие до нас памятники истории свидетельствуют о том, что вооруженная борьба была одной из первых областей международных отношений, которые регулировались нормами международного права. Поначалу объектом этих отношений были территориальные изменения как следствие побед одних и поражений других государств, право на военные призы, статус захваченных пленных и мирного населения на новообретенных землях. В обычаях войны, начиная с середины XV в., стали проявляться некоторые тенденции к гуманизации ее приемов, а с окончанием Наполеоновских войн, примерно с 1850 г., варварская жестокость становится практически вне закона[534].

Море испокон веков было средой единоборства и, по-видимому, поэтому одно из первых международных соглашений, нацеленных на правовое регулирование действий ВМС, была Парижская декларация о морской войне от 16 апреля 1856 г., первоначально подписанная семью государствами, к которым позднее присоединились почти все морские державы[535]. Последовавшее за Декларацией принятие Женевских конвенций 1864 и 1906 гг., Санкт-Петербургской декларации 1868 г., Гаагских конвенций 1907 г. во многом повлияло на гуманизацию методов и способов войн, принципы которой нашли свое закрепление в Женевской конвенции 1929 г., принятой после Первой мировой войны.

Жертвы и разрушения Второй мировой войны и совершенно бессмысленная с военной точки зрения атомная бомбардировка Японии, приведшая к огромному количеству человеческих жертв, подвинули человечество к созданию международной системы коллективной безопасности, основанной на принципах и нормах Устава ООН.

Окончание длительного противостояния США и СССР, получившее название «холодная война», давало миру шанс укрепить международные институты безопасности и достичь качественно нового уровня сосуществования.

Уничтожение террористами небоскребов Всемирного торгового центра в Нью-Йорке и удар по зданию Пентагона 11 сентября 2001 г. положили начало созданию международной антитеррористической коалиции, которая могла бы в будущем

---

[534] *Оппенгейм Л.* Международное право. М. : Иностранная литература, 1949. Т. 2, полутом 1. С. 246.

[535] *Оппенгейм Л.* Международное право. С. 247.

сплотить самые разные страны и послужить прочной основой для нового международного правопорядка. Однако экология человеческого сознания пока не в состоянии воспринимать множество в ущерб амбициям единиц.

Сначала начавшиеся в марте 1999 г. бомбардировки США и НАТО в Югославии, затем применение вооруженных сил в качестве «несокрушимой свободы» в ноябре 2001 г. в Афганистане и, наконец, военная операция «Шок и трепет», начатая на территории Ирака в марте 2003 г. США, Великобританией, Австралией и некоторыми другими странами, назвавшими себя «антииракской коалицией», полностью и окончательно дискредитировали ООН как основную интернациональную организацию, призванную обеспечивать международную безопасность. Аналогичный сценарий применения вооруженных сил большинства стран НАТО в 2011 г. в Ливии «для защиты мирного населения» и с целью привития демократических принципов государственного устройства для той части населения, которая осталась в живых, после «точечных» ракетно-бомбовых ударов, вполне может повториться в Сирии, КНДР, Палестине, в отношении хотя и помогавших США в войне с Ираком, но не совсем проникшихся этими принципами курдов. А как «привить» демократию в восточном Тиморе (Индонезия), Колумбии, Сомали и некоторых других странах?

Силовая демократизация Ирака и Ливии поставила вопрос о том, на каких принципах будет строиться международная безопасность в XXI в. По-видимому, вариантов не так уж много. Первый основан на внедрении в международные отношения силового постулата: «если наша позиция противоречит международному праву, тем хуже для права»; второй — на признании многовариантности государственного устройства общества при условии разрешения конфликтных ситуаций с учетом интересов большинства государств.

11.1. Понятие военно-морского права

В международно-правовой доктрине нет единства взглядов не только на концепцию, но и на название той отрасли права, которая регулирует вооруженную борьбу. В большинстве отечественных юридических изданий данные нормы обычно объединяют названием «право вооруженных конфликтов» или «право войны», что несколько абсурдно по сути, ибо международное право такими функциями ни одно государство не наделяет. С другой стороны, появившаяся тенденция «собирать» эти нормы под названием «гуманитарное право» значительно сужает объект регулирования. Кроме того, с 70-х гг. прошлого столетия в международном праве формируется нормативная база, регулирующая использование вооруженных сил в мирное время в интересах международной безопасности, что не учитывается при рассмотрении содержания приведенных выше наименований.

В течение двух прошлых столетий в международном праве складывались договорные нормы, объектом регулирования которых являются отношения между государствами по поводу использования морских пространств ВМС как в мирное, так и в военное время. Предмет регулирования, а также обособленность указанных отношений позволяет утверждать о возможности выделения военно-морского права в качестве отрасли права, специфичность которой заключается в том, что она объединяет источники как международного, так и внутригосударственного права.

Если согласиться с приведенным выше утверждением, то следует признать, что военно-морское право основано на трех основных базах знаний:

— на международном праве;

— национальном праве;

— теории военного искусства.

Нормативная база, формирующая военно-морское право, достаточно обширна и составляет, по нашим расчетам, более 370 основных источников, в той или иной степени влияющих на организацию военно-морской деятельности в мирное и военное время.

Применительно к настоящей главе мы выделяем:

1) международные нормы, регламентирующие правовой статус среды проведения операций ВМФ на море;

2) международные договоры, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности;

3) соглашения, направленные на обеспечение экологической безопасности в процессе военно-морской деятельности;

4) международные соглашения, регламентирующие вооруженную борьбу на море;

5) международные обязательства по ограничению военно-морской деятельности;

6) национальные правовые нормы по организации применения ВМС.

Первая и Вторая мировые войны и сопровождавшие их вооруженные конфликты выявили как эффективность, так и недостатки международно-правового регулирования вооруженной борьбы на море. Опыт последних войн и конфликтов указал на возникшую необходимость юридического осмысления накопленного опыта и выработки новых правил, способных подвести под процесс подготовки и ведения операций на море прочную организационно-нормативную базу, адекватную новым международным реалиям.

Послевоенный период конца 40-х гг. прошлого столетия характеризовался развитием той части военно-морского права, которая связана с правовым статусом самой среды применения сил флота. В начале Женевские конвенции 1949 г., а затем и КМП-82 внесли существенные коррективы в то, что в оперативном искусстве принято называть «операционными зонами», значительно сузив не только географию развертывания, но и затронув возможности в организации боевой подготовки, несения боевой службы кораблями с ЯЭУ, полетов военных летательных аппаратов.

Широкое внедрение в практику межгосударственных отношений норм, направленных на предотвращение инцидентов и опасной военной деятельности на море, сформировало общепризнанную международно-правовую парадигму организации военного мореплавания в мирное время.

Военно-стратегическое значение Мирового океана обусловлено сосредоточением в его пространствах большей части стратегических ядерных сил и высокоточных вооружений морского базирования морских держав, которые вкупе с авиацией способны не только осуществлять контроль за всеми видами деятельности в указанных пространствах, но и существенно влиять на военно-политическую стабильность в мире.

Вместе с тем в Мировом океане концентрируются различные формы хозяйственной, научно-технической и гуманитарной активности государств, международных организаций, транснациональных корпораций, здесь пересекаются интересы субъектов морской деятельности и, как следствие, перманентно обостряются существующие между ними противоречия.

Анализ международной и национальной нормативной базы, имеющий такой специфический объект регулирования, как военные операции на море, дает возможность констатировать тенденцию в сторону выделения принципов и норм, которые мы обобщенно называем военно-морским правом, в отдельную отрасль публичного права.

Под «военно-морским правом» следует понимать совокупность международно-правовых и внутригосударственных правовых норм, регламентирующих подготовку и применение как национальных, так и многонациональных ВМС в военных операциях на море в мирное и военное время.

11.2. Международные договоры, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности

В рамках Устава ООН международная или коллективная безопасность представляет собой состояние, обеспечивающее международный мир и безопасность за счет отказа от угрозы и применения силы в межгосударственных отношениях, с одной стороны, и обязательств по ее применению по решению Совета Безопасности ООН для осуществления ответных мер в отношении государства-агрессора с целью поддержания международного мира и безопасности, предотвращения или подав-

ления актов агрессии, с другой.

Система коллективных действий, предусмотренная Уставом ООН, охватывает следующие меры:

— запрещение угрозы силой или ее применения в отношениях между государствами (п. 4 ст. 2);

— мирное разрешения международных споров (гл. VI);

— разоружение (ст. 11, 26, 47);

— использование региональных организаций безопасности (гл. VIII);

— временные меры по пресечению нарушений мира (ст. 40);

— принудительные меры безопасности без использования вооруженных сил (ст. 41) и с их использованием (ст. 42).

Все правила в отношении начала, осуществления и прекращения вооруженных ответных мер распространяются как на индивидуальную, так и на коллективную самооборону, под которой понимаются совместные вооруженные действия двух или более государств, предпринимаемые ими для восстановления политической независимости и территориальной неприкосновенности государства, ставшего жертвой вооруженного нападения.

Субъектами коллективной самообороны могут быть:

а) государства, связанные взаимными договорными обязательствами об оказании военной помощи в случае вооруженного нападения на любого из участников данного соглашения;

б) государства, подвергшиеся вооруженному нападению и обратившиеся с просьбой об оказании военной помощи к дружественным третьим странам при отсутствии с ними взаимных договорных обязательств об оказании такой помощи.

Принципиальным для последующих рассуждений является то обстоятельство, что в соответствии со ст. 51 Устава ООН государства имеют право на индивидуальную и коллективную самооборону в случае вооруженного нападения на них. Вопросы самообороны, применимости ответной силы решены в международном праве в очень общей форме. Под индивидуальной самообороной понимаются ответные вооруженные действия государства, предпринимаемые им для восстановления своей политической независимости и территориальной неприкосновенности, нарушенных другим государством путем вооруженного нападения.

Поддержание международного мира и безопасности строится на базе общепризнанных принципов и норм международного права и осуществляется Генеральной Ассамблеей и Советом Безопасности ООН, компетенция которых в этой сфере четко разграничена.

Региональные системы коллективной безопасности представлены соглашениями и организациями, обеспечивающими безопасность на отдельных континентах и в регионах. Возможность и правомерность осуществления региональной безопасности закреплены в п. 1 ст. 52 Устава ООН, допускающем существование региональных соглашений или органов по обеспечению безопасности, «при условии, что такие соглашения или органы и их деятельность совместимы с целями и принципами Организации».

К компетенции региональных организаций обеспечения безопасности относится, прежде всего, обеспечение мирного разрешения споров между их членами. Согласно п. 2 ст. 52 Устава ООН члены этих организаций должны прилагать все свои усилия для достижения мирного разрешения региональных споров при помощи таких соглашений или таких региональных органов до передачи этих споров в Совет Безопасности.

В соответствии с п. 1 ст. 53 Совет Безопасности может использовать региональные организации для принудительных действий под своим руководством. Сами же региональные организации неполномочны принимать никаких принудительных мер без разрешения Совета Безопасности, за исключением отражения уже совершенного нападения на одного из участников региональной системы коллективной безопасности.

11.3. Право на применение силы

Правила и порядок применения силы определяются внутригосударственной организацией обеспечения безопасности и, как следствие, подчиненностью командира соединения (командира военного летательного аппарата или корабля в одиночном плавании) решениям компетентной государственной инстанции на ее применение путем передачи сигналов боевого управления.

Право государства на индивидуальную и коллективную самооборону в случае вооруженного нападения на них возникает в соответствии с п. 4 ст. 2 и ст. 51 Устава ООН. Право на применение силы появляется либо по причине противоправного поведения одного из субъектов, непосредственно угрожающего безопасности, либо по решению Совета Безопасности ООН в соответствии с ее Уставом.

Запрет применения силы и угрозы силой не ограничивает возможности государств в обеспечении принадлежащих им субъективных прав, что нашло свое отражение в ст. 51 Устава ООН: «Настоящий Устав ни в коей мере не затрагивает неотъемлемого права на индивидуальную или коллективную самооборону, если произойдет вооруженное нападение…»

В случае если Совет Безопасности, действуя в соответствии со своими полномочиями, предоставленными ему гл. VII Устава ООН, установил ответственность одной или нескольких сторон в вооруженном конфликте за применение силы в нарушение международного права, нейтральные государства:

а) обязаны не предоставлять такому государству никакой помощи, помимо гуманитарной;

б) могут предоставлять помощь любому государству, ставшему жертвой нарушения мира или акта агрессии со стороны этого государства.

Вопросы самообороны, применимости ответной силы решены в международном праве в очень общей форме. Под индивидуальной самообороной понимаются ответные вооруженные действия государства, предпринимаемые им для восстановления своей политической независимости и территориальной неприкосновенности, нарушенных другим государством путем вооруженного нападения.

Вооруженное нападение как основание для самообороны включает в себя акты агрессии, перечисленные в ст. 3 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 3314 (XXIX) 1974 г. Пострадавшее государство само определяет момент начала оборонительных действий, их характер и средства осуществления. Действия в порядке самообороны могут иметь наступательный в военном плане характер и распространяться на территорию нападающей стороны в той мере, в какой это необходимо для ликвидации и предупреждения возобновления вооруженного нападения. В качестве средств самообороны могут быть использованы любые не запрещенные международным правом виды оружия, способы и средства вооруженной борьбы. Действия государства в порядке самообороны должны быть прекращены с восстановлением его политической независимости и территориальной целостности в том виде, как они существовали до вооруженного нападения.

Субъектами коллективной самообороны, как указывалось выше, могут быть государства, связанные взаимными договорными обязательствами, подвергшиеся вооруженному нападению и обратившиеся с просьбой об оказании военной помощи к третьим странам при отсутствии взаимных договорных обязательств.

В целом следует констатировать, что коллективная оборона по современному международному праву базируется на принципах правомерности защиты суверенитета государства, однако с учетом оборонительной направленности военной политики.

К сожалению, практика применения вооруженной силы в последние годы демонстрирует некоторый отход от известных общепризнанных принципов международного права, в частности в том, что касается обоснованности самого права на применение силы.

Среди многосторонних соглашений, на положения которых, как правило, ссылаются лидеры США и других европейских государств как на правовую основу принятия коалиционных решений на применение силы (в том числе и воен-

но-морской), следует назвать Соглашение об организации НАТО, подписанного 1 апреля 1949 г.[536] и вступившего в силу 24 августа 1949 г. Ключевые обязательства сторон содержатся в ст. 5, где стороны согласились с тем, что вооруженное нападение на одну или нескольких из них в Европе или Северной Америке будет рассматриваться как нападение на них в целом, и, следовательно, если подобное вооруженное нападение будет иметь место, каждая из них, в порядке осуществления права на индивидуальную или коллективную самооборону, окажет помощь стороне, подвергшейся подобному нападению, путем немедленного осуществления такого индивидуального или совместного действия, которое сочтет необходимым, включая применение вооруженной силы с целью восстановления и последующего сохранения безопасности североатлантического региона.

В настоящее время среди ученых и государственных деятелей нет единства в толковании понятий «вооруженное нападение», «право на самооборону», и можно утверждать, что каждое государство формирует «право на самооборону» в зависимости от принципов и целей своей внешней политики.

По мнению автора, представляются правомерным следующие определения.

Незаконное применение силы означает неправомерные действия корабля (судна), летательного аппарата или иных средств одного государства, нарушающие иммунитет корабля (судна), летательного аппарата другого, включая и имущественный иммунитет в отношении гражданских судов и иных объектов, принадлежащих этому государству, препятствующие реализации права государства на свободу открытого моря, заключающиеся в физическом воздействии на корабль (судно), летательный аппарат (иные перечисленные выше объекты) или их экипаж.

Угроза применения силы означает те же действия, что указаны выше, совершенные без физического воздействия, но с их имитацией. Действия, определенные как «применение силы» или «угроза применения силы», должны соответствовать следующим признакам:

— совершаются кораблями (судами), летательными аппаратами или иными средствами иностранного государства первыми;

— факт их осуществления может быть объективно установлен (подтвержден) или их последствия могут быть юридически оценены;

— носят намеренный характер, исключающий предположение об их непреднамеренности.

Самооборона — ответные действия, заключающиеся в применении специальных приемов, технических средств или оружия, направленные на подавление актов, определенных как применение и угроза применения силы.

Меры самообороны могут быть применены только:

— в ответ на действительное применение силы;

— при условии соблюдения принципа пропорциональности характеру и последствиям правонарушения без превышения пределов, разумно необходимых для достижения целей самообороны;

— против субъектов, осуществляющих применение силы до момента прекращения правонарушения и в зависимости от международно-правового режима района пребывания.

В зависимости от характера противоправных действий кораблей (судов), летательных аппаратов и иных объектов, установленной боеготовности и тактической обстановки в районе плавания (полетов) командир корабля, в отношении которого данные нарушения совершаются, вправе избрать для их пресечения либо пассивную, либо активную форму самообороны.

К основным элементам **пассивной самообороны** относятся:

а) осуществление маневра уклонения от оружия корабля (судна), летательного аппарата или иного объекта, совершившего вооруженное нападение;

[536] Первоначальные члены НАТО — США, Великобритания, Франция, Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Канада, Италия, Португалия, Норвегия, Дания, Исландия. Позднее к Договору присоединились Греции и Турция (1952), ФРГ (1955), Испания (1982).

б) постановка пассивных помех средству поражения;

в) имитация намерений ответного применения силы, включая:

— перестроение в боевой порядок и занятие огневых позиций;

— подачу ракет на направляющие, зарядка реактивной бомбовой установки, открытие крышек контейнеров ракетных комплексов;

— разворот и отслеживание иностранного корабля (судна), летательного аппарата, совершившего вооруженное нападение, ракетными, артиллерийскими комплексами (включая стрельбовые радиолокационные станции), а также торпедными аппаратами, реактивными бомбовыми установками или иными средствами;

г) огневое поражение средств нападения, т.е. уничтожение самих средств нападения: ракет, торпед, мин и пр.;

д) оповещение зрительными средствами связи или с помощью радиотехнических устройств о предполагаемом применении мер самообороны в случае непрекращения применения силы противной стороной;

е) предупредительная стрельба из орудий малокалиберной зенитной артиллерии неуправляемыми реактивными снарядами или из самолетной пушки;

ж) иные аналогичные действия, совершаемые без физического воздействия по отношению к иностранному кораблю (судну), летательному аппарату или иному объекту, управляемому экипажем.

Последовательность и выбор мер пассивной самообороны определяются командиром корабля (соединения) ВМФ в зависимости от условий плавания, включая международно-правовой статус морских и воздушных пространств, однако в любом случае они должны предусматривать все доступные, позволяющие избежать применение оружия на поражение, меры, к которым в первую очередь следует отнести следующие:

1) маневр, позволяющий избежать опасности столкновения, если она спровоцирована действиями иностранного корабля (судна);

2) передача на иностранный корабль (судно-нарушитель) предостерегающей информации;

3) передач протеста в случае, если указанные меры действия не возымели;

4) при осложнении обстановки самостоятельное принятие решения командиром корабля (соединения) на применение мер пассивной самообороны с обязательным докладом командованию (на управляющий командный пункт) о действиях иностранных сил или имевшем место инциденте с указанием всех подробностей происшедшего.

Активная самооборона — ответное применение силы за счет огневого поражения объектов, совершающих вооруженное нападение на корабль (судно), летательный аппарат или иной объект ВМФ, находящийся под управлением физического лица (или экипажа).

Огневое поражение включает нанесение ударов и действий по уничтожению или выводу из строя объектов, совершающих нападение с целью принудить иностранный корабль (судно), летательный аппарат, иной объект прекратить указанные нарушения.

В качестве начальной стадии по решению командира, с целью дезорганизации управления силами и оружием иностранных ВМС, может быть осуществлено радиоэлектронное подавление путем воздействия на системы и средства управления противной стороны радиоэлектронными помехами, воздействием на среду распространения энергии, несущей информацию.

При внезапном обнаружении низколетящей воздушной цели при неизменном или незначительно меняющемся пеленге командир корабля (вахтенный офицер)[537] может осуществить противовоздушное маневрирование (если корабль на ходу) и после достоверной классификации цели как ракета (или иной беспилотный летательный аппарат) применить средства противовоздушной обороны на поражение.

[537] При плавании в составе соединения решение на самооборону должен принимать командир соединения.

При внезапном обнаружении торпеды командир вправе:

— произвести маневр уклонения корабля (соединения);

— применить средства гидроакустического противодействия;

— применить оружие по торпеде.

При повторном применении оружия со стороны враждебного корабля (группы), судна или летательного аппарата, иного объекта, управляемого физическим лицом (экипажем), исключающем сомнения в преднамеренности, командир вправе применить оружие как по носителю, так и по средству нападения.

В подводном положении, из-за невозможности достоверно зафиксировать факт вооруженного нападения со стороны любого объекта, действующего враждебно, командир подводной лодки вправе принять решение на применение оружия в целях самообороны исходя из собственной оценки обстановки.

11.4. Правовое регулирование ведения военных операций на море

В последние десятилетия в средствах вооруженной борьбы произошли коренные изменения, к которым можно отнести создание образцов обычных вооружений, эффект применения которых соизмерим с эффектом применения тактического ядерного оружия, в том числе зарядов объемного взрыва; ракет дальнего действия морского и воздушного базирования (в том числе беспилотных) для поражения малоразмерных целей; систем освещения обстановки, делающих практически невозможным скрытное перемещение морских и воздушных целей; многофункциональных управляющих систем на базе ЭВМ с элементами искусственного интеллекта; глобальной системы связи, позволяющей осуществлять управление войсками, силами и средствами различного масштаба в реальном масштабе времени; комплексов радиоэлектронной борьбы, способных на 30—50% снизить эффективность применения противником высокоточного оружия.

В последующем наибольшее влияние на развитие оперативного искусства оказали войны нового времени, комплексное применение разнородных сил, использование вооруженных сил в военных конфликтах низкой интенсивности, протекающих в мирное время. Кроме этого, актуальным стал вопрос участия вооруженных сил многих европейских стран, США и Канады в небоевых эвакуационных и боевых гуманитарных операциях. Каждое из этих событий заставляло пересматривать существующие теории военного искусства и применения права и адаптировать их к новым реалиям.

В настоящей книге **применение военно-морского права** — это властная организующая деятельность компетентных субъектов по реализации норм права путем конкретизации общих предписаний, содержащихся в международном и внутригосударственном праве, для конкретной формы операций на море.

Попытки кодификации как договорных, так и обычных норм гуманитарного права и «перевода» их «на язык морской войны» предпринимались в конце 80-х гг. прошлого столетия под патронажем Красного Креста, но, с точки зрения современного военно-морского искусства, разработанные положения выглядят достаточно примитивно и могут быть признаны лишь в качестве основы будущих возможных договоренностей.

Однако совершенно очевидно, что специальные принципы применения норм права в операциях на море, основанные на общепризнанных универсальных принципах международного права, должны учитываться и внедряться в теорию военно-морского искусства.

Анализ норм, которые могут быть отнесены к военно-морскому праву, позволяет из всего нормативного массива выделить ряд ключевых проблем, в той или иной мере влияющих или, точнее сказать, ограничивающих применение методов и способов ведения военных действий на море, диктуемых современным военно-морским искусством. Первая из проблем связана с вполне сложившимися международными правилами географических ограничений, накладываемых на возможный район военных действий на море; вторая — регламентирует использование боевых средств и исключает отдельные объекты из со-

става «легитимных целей» и третья — ограничивает воюющих в выборе отдельных методов вооруженной борьбы.

11.4.1. Зоны ведения военных действий

Операции ВМС осуществляются в морских и воздушном пространствах, правовой режим которых детально рассматривался в главе 3 учебника. Для военно-морского командования, организующего и проводящего операции на море, первостепенное значение имеет оценка всех международно-правовых условий района военных операций. Многообразие международно-правовых норм, оказывающих влияние на правомерность применения ВМС, формирует международно-правовую обстановку в районе плавания и полетов.

Международно-правовая обстановка — это составная часть обстановки в океанском (морском) районе, представляющая собой совокупность условий международно-правового характера, в которых осуществляется военно-морская деятельность.

Основой международно-правовой обстановки является правовой режим конкретного района плавания и полетов. На практике этот режим складывается не только из положений КМП-82, но и из специальных (региональных) соглашений, формирующих правовой режим отдельных зон морских пространств. Анализ международно-правовых и национальных источников позволяет утверждать, что комплекс мер, предпринимаемых тем или иным государством по установлению каких бы то ни было зон на море, как правило направлен на ужесточение деятельности иностранных пользователей в той части открытого моря, на которую распространяются устанавливаемые ограничения (если границы зоны определены в пространствах, расположенных за пределами территориальных вод), либо на недопущение иностранного судоходства через свои территориальные воды на условиях «мирного прохода».

Известные морские зоны со специальным правовым режимом могут быть сгруппированы по некоторым объединяющим критериям[538].

К первой группе могут быть отнесены «нейтральные», «безъядерные зоны» и некоторые иные (например, «зоны мира»); к другой группе — зоны, устанавливаемые в интересах создания (развития) института мер доверия, направленных на ограничение гонки вооружений и обеспечение региональной (национальной) безопасности. В последние годы в практике межгосударственных отношений, в частности по вопросам разоружения и региональной безопасности, появилось понятие «зоны мира», правовой статус которых до сих пор концептуально не решен.

По вполне понятным причинам, в большей степени психологического характера, договорный процесс по установлению всевозможных зон, имеющих мирный потенциал, значительно проще и быстрее облекается в форму международно-правовых норм. Однако ключевым для определения и зоны мира, и зоны войны остаются желания заинтересованных государств создавать в этих зонах благоприятные международно-правовые условия для собственной безопасности.

В этом смысле анализ правового содержания понятия «зона мира» был бы весьма полезен для формирования концепции «зона войны».

К следующей группе относятся зоны, устанавливаемые в интересах обеспечения безопасности пользователей морских и воздушных пространств, при проведении мероприятий боевой подготовки. Среди них можно выделить:

1. «Зоны опознавания». Воздушная оборонительная зона опознавания впервые была установлена США в 1950 г. и простиралась на 300 миль от побережья. В правовом отношении влет в эту зону обязывал летательные аппараты опознаваться с национальными службами США и выполнять их возможные указания.

2. «Зоны предупреждения», которые могут устанавливаться также за пределами территориальных вод госу-

[538] Творчество ООН не стоит на месте, и применительно к Ливии резолюция Совета Безопасности ООН 1973 г. устанавливает «бесполетную зону» над территорией суверенного государства, допуская возможность бомбардировки территории этого государства иностранными летательными аппаратами, находящимися в указанной «совершенно бесполетной зоне».

дарства, объявившего об их установлении, и служат отражением требований ИМО о необходимости должного оповещения, в том числе и об опасных действиях, проводимых силами военных флотов.

3. «Район особого внимания» может создаваться для недопущения нанесения вреда (ущерба) или затруднения действия персоналу и технике сторон, связанных обязательствами по соглашениям о предотвращении опасной военной деятельности (на январь 1995 г. указанные соглашения были заключены между СССР (Россией), с одной стороны, и США, Канадой, и Грецией — с другой). В соответствии с соглашениями «район особого внимания» означает взаимно определенный сторонами район, в котором присутствует персонал (техника) их вооруженных сил и в котором, вследствие сложившихся в нем обстоятельств, принимаются специальные меры в соответствии с указанными соглашениями.

Применительно к рассмотренной группе выделим лишь один, но весьма существенный аспект: там, где возникают военные препятствия искусственно создаваемого характера во имя безопасности мореплавания и полетов, иные пользователи должны учитывать установленные ограничения на район, изымаемый в пользу отработки задач боевой подготовки силами военных флотов, могущий при этом располагаться и в открытом море, но на период, продолжительность которого ограничена действиями, таящими в себе реальную опасность, а не определяемую политико-правовыми амбициями государства-установителя.

Объединяющим критерием для третьей группы зон является желание устанавливающих их государств создать благоприятные международно-правовые условия применения своих вооруженных сил при ведении боевых действий или же, в крайнем случае, «сгладить» политико-правовые последствия несанкционированного применения оружия.

Характерным примером является установление в марте 2011 г. «бесполетной зоны» над Ливией. Резолюция Совета Безопасности ООН, «закрывающая» полеты летательных аппаратов суверенного государства в своем воздушном пространстве, была прочитана НАТО как разрешение на влет своих самолетов с целью нанесения ударов по неземным целям.

Объединяя выводы, полученные в ходе рассмотрения правосодержащих аспектов установления всевозможных морских зон (кроме определенных КМП-82), можно сформулировать основные концептуальные положения по соотношению принципа свободы открытого моря и обеспечению безопасности военно-морской деятельности.

Первый вопрос, требующий ответа, заключается в определении субъектов, правомочных устанавливать «зоны военных действий на море». На наш взгляд, устанавливать указанные зоны должны иметь право все государства: не только воюющие, но и те, интересы которых затрагиваются военными действиями на море. Разница должна заключаться в статусе морских и воздушных пространств, ограничиваемых зоной, и объемом полномочий, предоставляемых установителем.

Воюющие государства имеют право вести военные действия в рамках своей территории и объявлять водные пространства, подпадающие под эту категорию, как «зону военных действий».

В интересах предотвращения несанкционированного применения оружия, обеспечения безопасности мореплавания в открытом море, исключительных экономических и прилежащих зонах иностранных государств, территориально тяготеющих к «зоне военных действий», как воюющими, так и не участвующими в конфликте государствами могут устанавливаться «морские зоны безопасности» для обеспечения организованного транзита гражданских судов в обеспечение сил и средств национального ВМФ или флота державы-покровительницы. Введение института держав-покровительниц предусмотрен в Женевской конвенции об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море 1949 г. Здесь уместно заметить, что более целесообразным, на наш взгляд, было бы использование термина «государство-гарант», ибо, с одной стороны, это исключило бы хаос с точки зрения объявления заинтересованными государствами многочисленных зон и необходимости их учета (нанесение границ учета различных правил плавания, опознавания и т.д.), а с другой — введение подобного института предполагало бы право воюющих самим выбирать подобную державу и заранее согласиться с тем флагом, под защитой которого осуществлялось бы гражданское судоходство в водах, примыкающих к «зоне военных действий». Весьма примечательным, хотя и не носящим нормативный характер, является следующее заявление,

сделанное Международным Комитетом Красного Креста: «Любое правительство, которое, хотя само и не является стороной, находящейся в конфликте, может оказывать своего рода сдерживающее влияние на правительство, нарушающее законы войны».

На наш взгляд, было бы также весьма полезно, например, в текст новой конвенции, регламентирующей войну на море, ввести понятие «держава-гарант», на которую бы в контексте рассматриваемой проблемы возлагалась охрана прав и интересов сторон, находящихся в конфликте, и не воюющих государств, чьи интересы данным конфликтом непосредственно затрагиваются.

Организованный Международным институтом гуманитарного права Международный семинар экспертов по международному гуманитарному праву, прошедший 25—29 октября 1988 г. в Мадриде, отразил стремление государств рассмотреть с учетом практики последних лет, прежде всего военных действий на море во время Фольклендского кризиса и ирано-иракской войны, соответствие складывавшихся во второй половине XIX — первых десятилетиях XX в. норм ведения морской войны современному положению дел в этой области. В дискуссиях выявилось различие мнений участников по ряду проблем, в первую очередь относительно законности провозглашения воюющими государствами «зоны военных действий» в открытом море. Наибольшие разногласия вызвали вопросы морской блокады «зоны военных действий». Некоторые страны НАТО высказались в пользу закрепления в международном праве концепции установления таких зон (Канада, Великобритания, Нидерланды), другие (Польша, Югославия, Греция, Италия, Испания, Япония и Алжир) подвергли ее критике.

Второй вопрос неизбежно связан с правомерностью развертывания в акваториях открытого моря группировок ВМС, адекватных сложности стоящих перед ними задач. Здесь, как нам представляется, уместно высказать некоторые соображения по поводу концептуальных взглядов на правомерность количественного и качественного состава группировок ВМС, действующих в «морских зонах безопасности».

Не ставя в настоящем учебнике цель подробно останавливаться на данной проблеме, которая является объектом специального исследования[539], тем не менее можно отметить, что в круг рассмотрения должны войти вопросы о возможности и порядке осуществления минных постановок, использования лазеров, постановке помех средствам электросвязи и ряд других.

Особой тщательности потребует проработка вопроса о возможности введения режима организованного прохождения (пролета) через зоны иностранных невоенных судов (летательных аппаратов), ибо этот вопрос не только и не столько правовой, а больше нравственный, где достижение соглашения (т.е. превращение нормы нравственной в правовую) будет зависеть от степени готовности идти на компромиссы военного командования, развернутого в зоне соединения, и от уровня понимания «нейтральным капитаном» меры ответственности за экипаж и судно в случае сознательного уклонения от предъявляемых к нему требований.

Последний вопрос связан с возможностью или степенью обязательности оповещения тем или иным государством иностранных пользователей о предполагаемом установлении «морской зоны безопасности». Можно признать вполне обоснованным утверждение обязательности должного оповещения об установлении зон военных действий и морских зон безопасности.

Если считать правомерность установления каких-то зон за пределами территориальных вод прибрежных государств для введения временных ограничений свободы судоходства в интересах безопасности самих же пользователей вполне доказанной, то наиболее уязвимой остается проблема соотношения свободы мореплавания и степени ограничения интересов прочих пользователей морских пространств, действующих в зонах, примыкающих к «зонам военных действий».

Какие же выводы позволяют нам сделать приведенные рассуждения? Во-первых, попытаемся сформулировать примерное определение обосновываемого понятия в общетеоретическом плане.

---

[539] Такие исследования, например, предпринимались Стэнфордским университетом (США) с участием представителей ВМС США, России и Японии (1992) и ВМС США, России и Китая (1993).

«Зона военных действий» — это определенный географический район, включающий сухопутную и водную территории воюющих государств, а также государств, хотя и не участвующих в конфликте, но предоставивших свою территорию одной из воюющих сторон для развертывания и базирования сил, участвующих в вооруженной борьбе.

Правовой режим пространств, входящих в указанную зону, должен основываться не только на статусе государственной территории, но и включать неизбежно затрагивающие интересы международного сообщества в целом элементы, к которым, в частности, относятся следующие.

1. Нанесение ущерба объектам противника может осуществляться с учетом перечня, предусмотренного Дополнительным протоколом I 1977 г. к Женевским конвенциям о международном вооруженном конфликте 1949 г. На наш взгляд, этот перечень представляется недостаточно полным и требует уточнения применительно к современным условиям и практике вооруженной борьбы. Так, его целесообразно дополнить объектами морских нефтепромыслов, разрушение которых носит глобальный характер и попадает под положения ст. I Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного воздействия средств на природную среду 1977 г., которая относит подобные действия к противоправным.

2. Прекращение воюющими эксплуатации своих морских газонефтяных месторождений, расположенных за пределами их территориальных вод на весь период вооруженного конфликта с надлежащим об этом оповещении и установлении эффективного международного контроля.

3. Отказ от использования находящихся за пределами территориальных вод воюющих платформ, установок, островов и прочих объектов, имеющих искусственное происхождение и предназначенных для осуществления (обеспечения) добычи (переработки) нефти и газа в военных целях. Юридическое содержание термина «военные цели» в известных автору международно-правовых источниках не раскрывается. На основе анализа практики военно-морской деятельности кроме действий, непосредственно связанных с вооруженной борьбой, к таковым можно отнести: освещение воздушной, надводной и подводной обстановки, наведение оружия, обеспечение связи и др.

4. Демонтаж с расположенных за пределами территориальных вод ЯЭУ или радиоактивных источников.

«Морская зона безопасности» — район, включающий морские и воздушные пространства над ним, расположенный за пределами территориальных вод (территориального моря) воюющих государств, но тяготеющий к их морской территории или расположенный на (в пределах) путях (-ей) международного судоходства с особым, договорно-установленным и гарантированным правовым режимом.

Упомянутый в определении правовой режим должен, в частности, предусматривать следующее.

1. Ужесточение требований по контролю за судоходством и аэронавигацией, в частности в том, что касается:

— обязательного опознавания военных кораблей государством-установителем;

— поддержания с военными кораблями связи на всем протяжении установленной зоны;

— выполнения требований по следованию в указанном фарватере;

— подчинения требованиям военного корабля флага страны-гаранта остановки и осмотра на предмет наличия военной контрабанды.

2. Дозволенными действиями ВМС страны-гаранта в рассматриваемой зоне можно признать такие действия:

— осуществление наблюдения за минными постановками воюющих, а также в целях контроля за нефтедобывающими морскими комплексами;

— оповещение пользователей о наличии минной опасности за пределами территориальных вод воюющих и в установленных «морских зонах безопасности»;

— траление и навигационно-гидрографическое обозначение фарватеров;

— защита гражданских судов от нападения или несанкционированного применения силы.

3. Порядок оповещения иностранных мореплавателей об установлении «морских зон безопасности».

4. Порядок захода и допустимые границы действий в этих зонах кораблей ВМС воюющих государств.

При проведении военных операций в районах, где не участвующие в конфликте или нейтральные государства пользуются суверенными правами, юрисдикцией или иными правами в соответствии с общим международным правом, воюющие обязаны принимать во внимание законные права и обязанности этих государств.

Следует различать территории невоюющих и нейтральных государств. В первом случае зона военных действий может включать воды ИЭЗ и континентального шельфа, во втором — мы имеем дело со специальным правовым режимом, предполагающим исключения территории нейтрального государства из зоны ведения вооруженной борьбы. В нейтральных водах и над ними, включая нейтральные воды, образующие международные проливы, и воды, в которых может осуществляться право архипелажного прохода по морским коридорам, запрещаются враждебные действия вооруженных сил воюющих государств.

Не участвующие в вооруженном конфликте страны (но не нейтральные) вправе без ущерба для своего суверенитета разрешать в своих водах следующие действия:

а) проход через свое территориальное море и, где применимо, через свои архипелажные воды военных кораблей, вспомогательных судов и призов воюющих государств с предоставлением услуг лоцманских и иных служб, обеспечивающих безопасность их мореплавания;

б) пополнение военным кораблем или вспомогательным судном воюющего государства запасов продовольствия, воды и топлива;

в) ремонт военных судов или вспомогательных судов воюющих.

Проход военного корабля или вспомогательного судна воюющего государства через воды государства, установившего нейтралитет в отношении конкретного вооруженного конфликта или пребывание таких корабля (судов) в этих водах для пополнения запасов или ремонта, за исключением случаев оказания помощи потерпевшим кораблекрушение, противоречит международно-правовому режиму нейтралитета.

Военные корабли и вспомогательные суда, а также военные и вспомогательные летательные аппараты воюющих могут пользоваться правами прохода в надводном и подводном положении через нейтральные международные проливы и пролета над ними, а также архипелажного прохода по морским коридорам и пролета по ним, которые предусматриваются общим международным правом.

Так, согласно Руководству Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 г. права транзитного прохода и архипелажного прохода по морским коридорам, применимые к международным проливам и архипелажным водам в мирное время, сохраняются и во время вооруженного конфликта. Законы и правила граничащих с проливами государств и государств-архипелагов, касающиеся транзитного прохода и архипелажного прохода по морским коридорам, принятые в соответствии с общим международным правом, остаются в силе (п. 27).

Надводные корабли, подводные лодки и летательные аппараты как воюющих, так и нейтральных государств, пользуются правами транзитного и архипелажного прохода по морским коридорам в надводном и подводном положении, а также пролета во всех проливах и архипелажных водах, к которым эти права обычно применяются (п. 28).

Нейтральные государства не могут приостанавливать действие прав транзитного и архипелажного прохода по морским коридорам, препятствовать их осуществлению или каким-либо иным образом затруднять осуществление этих прав (п. 29).

При транзитном проходе кораблей воюющих сторон через нейтральный международный пролив или пролете над ним, либо при архипелажном проходе по морским коридорам через нейтральные архипелажные воды или пролете над ними проход должен осуществляться без промедления, стороны должны воздерживаться от применения силы или угрозы силой, направленных против территориальной целостности или политической независимости нейтрального прибрежного государства или государства-архипелага. Воюющие могут при проходе через нейтральные проливы и воды, где действует право архипе-

лажного прохода по морским коридорам (и пролете над такими проливами и водами), принимать меры оборонительного характера, обеспечивающие их безопасность, включая поднятие в воздух и посадку летательных аппаратов, акустическое и радиоэлектронное освещение обстановки. Однако они не могут во время транзитного либо архипелажного прохода по морским коридорам (или при соответствующих видах пролета) проводить наступательные операции против сил противника или использовать указанные воды в качестве убежища или базирования (п. 30).

11.4.2. Правовой статус боевых средств и объектов нападения

Под боевыми средствами следует понимать все виды оружия (включая средства обнаружения, управления, доставки и поражения) и иные устройства, используемые (или могущие быть используемыми) для нанесения ущерба, снижающего боевые возможности или делающего невозможным дальнейшее использование сил противника.

Международно-правовые источники боевые средства подразделяют:

1) на дозволенные к применению в вооруженной борьбе;

2) не дозволенные к использованию в вооруженной борьбе;

3) средства, использование которых в мирное время регламентировано специальными соглашениями; и иные.

Согласно принятой в международно-правовых документах классификации системы оружия, используемые боевыми средствами, подразделяются на следующие основные категории:

— ядерное оружие;

— другое оружие массового уничтожения;

— оружие обычного типа.

Система ядерного оружия. Термин «система ядерного оружия» применяется и к средствам доставки, и к их «полезному грузу» (боеголовкам или бомбам). В договорно-правовой практике системы ядерного оружия принято считать стратегическими, если радиус их действия превышает 6400 км (3450 морских миль), промежуточной дальности — с радиусом 2400—6400 км (1300—3450 морских миль), средней дальности — с радиусом 800—2400 км (430—1300 морских миль), ближнего действия — с радиусом менее 800 км (430 морских миль), и тактическими, если они предназначены для района сражения.

Международное право не содержит норм, запрещающих государству обладать этим оружием. Размещение систем ядерного оружия на кораблях и своей территории является суверенным правом государства.

Другое оружие массового уничтожения. К другим видам оружия массового уничтожения относится оружие, обладающее потенциалом для крупномасштабного и массового смертельного действия, сравнимого со смертоносностью ядерного оружия. К ним относятся: химическое, бактериологическое (биологическое) и радиологическое оружие.

Боеприпасы, содержащие в качестве компонента удушливые, ядовитые или другие подобные газы и бактериологические средства, в войне (в вооруженном конфликте) к использованию запрещены в соответствии с подписанным в 1925 г. Женевским протоколом.

Оружие обычного типа. Под оружием обычного типа подразумевается оружие, могущее быть использованным на земле, на море (под водой), в воздухе и космосе, не относящееся по своим поражающим характеристикам к оружию массового поражения.

Сколько-нибудь значительный прогресс по всеобъемлющему урегулированию производства, применения или концентрации в каком-либо районе океанского (морского) театра военных действий (О (М) ТВД) указанного оружия, включая и оружие морского базирования, на переговорах о взаимном сокращении вооруженных сил и вооружений и связанных с этим мер в Центральной Европе, а также между США и Россией, пока не достигнут.

Объекты нападения. В любом вооруженном конфликте право сторон выбирать объекты нападения не является неограниченным. Применительно к личному составу и населению воюющие стороны должны различать невоюющих (гражданских) или иных лиц, находящихся под покровительством международного права, и комбатантов.

Объектами нападения могут быть военные объекты воюющих, а также лица, относимые международным правом к комбатантам.

Прямого указания на недопустимость применения оружия в отношении торговых судов неприятеля международное право не содержит, однако для того, чтобы относить торговые суда под флагом не участвующих в войне или нейтральных государств к правомерным целям, нужны основания, а именно:

а) их участие в действиях военного характера (например, в осуществлении минных постановок или тралении мин, разрыве подводных кабелей и трубопроводов, осмотре и обыске нейтральных торговых судов или в нападении на другие торговые суда);

б) использование их в качестве вспомогательного судна вооруженных сил противника (например, перевозка войск или пополнение запасов военных кораблей);

в) осуществление ими разведывательной деятельности или выполнение задач по раннему предупреждению, наблюдению, управлению или связи, а также осуществление командных функций;

г) плавание под конвоем военных кораблей или военных летательных аппаратов противника;

д) отказ подчиниться требованию об остановке или оказание активного сопротивления осмотру, обыску или захвату;

е) оснащенность системы корабельного вооружения.

Не подлежат нападению:

а) госпитальные суда;

б) небольшие суда, используемые для прибрежных спасательных операций и другие санитарные транспортные средства;

в) суда, которым предоставлены охранные грамоты в соответствии с соглашением между воюющими сторонами (например, предназначенные для перевозки военнопленных, используемые для выполнения гуманитарных миссий, включая суда, перевозящие грузы, необходимые для выживания гражданского населения, и суда, используемые для проведения акций по оказанию помощи и спасательных операций);

г) суда, перевозящие культурные ценности, пользующиеся особой защитой;

д) пассажирские суда, когда они используются исключительно для перевозки гражданских пассажиров;

е) суда, выполняющие религиозные, научные миссии невоенного характера или зафрахтованные для филантропических функций;

ж) небольшие суда, предназначенные для прибрежного рыболовства и занятые местной прибрежной торговлей;

з) суда, предназначенные по своей конструкции или приспособленные исключительно для ликвидации последствий происшествий, вызывающих загрязнение морской среды;

и) суда, сдавшиеся в плен;

к) спасательные плоты и шлюпки.

Изъятие перечисленных выше категорий из объектов нападения осуществляется на условиях подчинения их приказу об остановке и требованию об опознавании и осмотре.

Нападение на госпитальное судно (санитарный летательный аппарат) может быть предпринято в качестве крайней меры, только если оно не выполняет требования на изменение курса или остановки и не существует иного способа его досмотра, а обстоятельства совершаемых им нарушений настолько серьезны, что есть достаточно оснований полагать, что оно

использует внешние отличительные знаки для маскировки.

Возможность точной идентификации летательных аппаратов как гражданских (зарегистрированных в невоюющих или нейтральных странах) в период современного вооруженного конфликта представляется весьма сомнительной, поэтому органы управления воздушным движением должны предотвращать влет таких летательных аппаратов в воздушные пространства военных или иных зон, где установлен специальный режим в интересах безопасности полетов. Власти, обеспечивающие обслуживание воздушного движения, в свою очередь должны постоянно сообщать военному командованию в зоне конфликта о полетных планах гражданских летательных аппаратов в районах военных действий, включая информацию о каналах связи, способах и кодах опознавания, пунктах назначения, пассажирах и грузе.

Если гражданский летательный аппарат входит в район, потенциально опасный из-за деятельности военного характера, он должен выполнять указания соответствующего НОТАМ (извещение летчикам). Вооруженные силы обязаны применять все имеющиеся у них средства для опознавания и предупреждения гражданского летательного аппарата путем использования, в частности режимов и кодов вторичного радиолокационного обнаружения, средств связи, сверки с информацией полетных планов, перехвата военными летательными аппаратами, и, когда это возможно, связываться с соответствующей службой управления воздушным движением (п. 77 Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 г.).

Объекты с особым правовым статусом. С целью обеспечения максимальной защиты международное право наделяет особым статусом ряд объектов, хотя и не принимающих непосредственного участия в вооруженной борьбе на море, но, в силу объективных причин, могущих находиться в зоне военных действий. К таким объектам прежде всего относятся военные госпитальные суда сторон, находящихся в конфликте. В ст. 22 Женевской конвенции об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море 1949 г. под военными госпитальными судами понимаются суда, построенные или оборудованные со специальной и единственной целью оказывать помощь раненым, больным и потерпевшим кораблекрушение, предоставлять им лечение и перевозить их. Такие суда ни при каких обстоятельствах не могут быть подвергнуты нападению или захвачены и должны пользоваться уважением и защитой.

Госпитальные суда, используемые национальными обществами Красного Креста, пользуются таким же покровительством, как и военные госпитальные суда, и не могут быть подвергнуты захвату, если сторона, находящаяся в конфликте, от которой они зависят, сообщила сторонам, находящимся в конфликте, их названия и характеристики за 10 дней до их использования, и они имеют от соответствующих властей документ, удостоверяющий, что при их снаряжении и при их отправлении они находились под надзором этой стороны (ст. 24 Женевской конвенции об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море 1949 г.).

На санитарные суда и плавучие средства распространяются законы войны. Любой военный корабль, находящийся на поверхности, может отдать им приказ (и принудить к выполнению своей команды) остановиться, покинуть район или взять определенный курс, и этому приказу санитарные суда должны подчиниться. Явный отказ подчиниться приказу считается действием, наносящим ущерб противнику, в связи с чем предусмотренная международным правом защита в отношении таких судов прекращается (ст. 23 Дополнительного протокола I к Женевским конвенциям от 12 августа 1949 г., касающимся защиты жертв международных вооруженных конфликтов).

В соответствии с Протоколом I «санитарные летательные аппараты» означают любые средства санитарной перевозки по воздуху (п. «j» ст. 8). Санитарные летательные аппараты пользуются такой же защитой, что и госпитальные суда. Они также должны быть четко обозначены эмблемой красного креста или красного полумесяца вместе с национальными опознавательными знаками на нижней, верхней и боковых плоскостях. Кроме того, на санитарные летательные аппараты устанавливается дополнительное оборудование, позволяющее передавать световые и радиосигналы.

Санитарные летательные аппараты воюющих сторон не должны входить в нейтральное воздушное пространство,

кроме как в силу предварительно достигнутого соглашения. Находясь в пределах нейтрального воздушного пространства в соответствии с соглашением, санитарные летательные аппараты должны соблюдать условия соглашения, которые могут потребовать посадки летательного аппарата на назначенный аэродром в пределах нейтрального государства для проверки.

Кроме санитарного транспорта, покровительство международного права распространяется на военнопленных, раненых и больных в действующих армиях; на раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение на море; а также на гражданское население. Указанные лица находятся под покровительством положений четырех Женевских конвенций (а также протоколов к ним), касающихся защиты жертв международных вооруженных конфликтов, принятых 12 августа 1949 г.

Обозначение Женевских конвенций от 12 августа 1949 г., касающихся защиты жертв международных вооруженных конфликтов, по номерам было применено в Дополнительном протоколе I к указанным конвенциям, согласно которому: Первая конвенция — Женевская конвенция об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях; Вторая конвенция — Женевская конвенция об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море; Третья конвенция — Женевская конвенция об обращении с военнопленными; Четвертая конвенция — Женевская конвенция о защите гражданского населения во время войны.

Применительно к ВМФ **военнопленными,** в соответствии с положениями ст. 4 Третьей Женевской конвенции, признаются попавшие во власть неприятеля лица, принадлежащие к одной из следующих категорий:

1) экипажи кораблей (судов);

2) прикомандированные гражданские лица, военные корреспонденты, медперсонал;

3) члены экипажей судов торгового флота, включая капитанов, лоцманов и юнг, и экипажей гражданской авиации сторон, находящихся в конфликте, которые не пользуются более льготным режимом в силу каких-либо других положений международного права;

4) население неоккупированной территории, которое при приближении неприятеля стихийно по собственному почину берется за оружие для борьбы с вторгающимися войсками, не успев сформироваться в регулярные войска, если оно носит открыто оружие и соблюдает законы и обычаи войны.

Кроме того, международное право предусматривает аналогичное с военнопленными обращение для лиц, на которых распространяется режим интернирования (ст. 4 Третьей Женевской конвенции 1949 г.).

С военнопленными следует обращаться гуманно. Любой незаконный акт или бездействие со стороны держащей в плену державы, приводящие к смерти военнопленного, находящегося в ее власти, или ставящие здоровье военнопленного под серьезную угрозу, запрещаются и должны рассматриваться как серьезные нарушения конвенционных норм. Ни один военнопленный не может быть подвергнут физическому калечению или же научному или медицинскому опыту какого бы то ни было характера, который не оправдывается соображениями лечения военнопленного и его интересами.

Военнопленные должны также пользоваться защитой от всяких актов насилия или запугивания, от оскорблений и любопытства толпы; при любых обстоятельствах военнопленные имеют право на уважение к их личности и чести. Военнопленные полностью сохраняют свою гражданскую правоспособность, которой они пользовались во время захвата в плен. Держащая в плену держава может ограничивать осуществление прав, предоставляемых этой правоспособностью, на своей собственной территории или вне ее лишь в той степени, в какой этого требуют условия плена (ст. 13, 14 Третьей Женевской конвенции 1949 г.).

Члены экипажа военных кораблей или вспомогательных судов либо военных или вспомогательных летательных аппаратов противника имеют право на статус военнопленных, а члены экипажа торговых судов или гражданских летательных аппаратов противника либо нейтральных торговых судов или гражданских летательных аппаратов не могут рассматриваться как таковые и должны быть освобождены.

11.4.3. Формы вооруженной борьбы на море

Военные действия осуществляются в определенных формах, представляющих собой целевые, организационные, пространственные, временные и количественные рамки применения вооруженных сил. К числу таких форм военная наука относит операцию, сражение, бой, удар, боевые действия.

Нормы международного права не регламентируют перечисленные формы военных действий. Вместе с тем, можно выделить ряд норм, имеющих отношение к осуществлению морской блокады и к действиям по контролю за торговым судоходством.

Морская блокада. Блокада должна быть официально объявлена, и уведомление о ней направляется всем воюющим и нейтральным государствам. Действия ВМС блокирующего государства должны носить реальный характер, т.е. силы развернуты, установлен контроль и принимаются меры по пресечению нарушений установленного режима. Любое судно, нарушающее режим морской блокады, может рассматриваться как «законная цель».

При объявлении блокады определяется ее начало, продолжительность, местоположение, масштабы и период, в течение которого суда нейтральных государств могут покинуть блокированное побережье.

Действия по контролю за торговым судоходством. Контроль за торговым судоходством в зоне военных действий, кроме непосредственно самого наблюдения, может включать такие меры, как перехват, остановку, досмотр, требования по изменению курса, захват и уничтожение. Торговое судно может нести (кроме флага государства, корабли которого заняты в контроле за торговым судоходством) флаг неприятельского или нейтрального государства.

Решения, принимаемые командиром в зоне военных действий, зависят от множества факторов, однако дополнительными обстоятельствами отказа от силовых действий в отношении торгового судна могут служить следующие условия:

а) судно следует в порт третьего государства;

б) судно конвоируется военными кораблями государства, не находящегося в вооруженном конфликте с военными кораблями блокирующего государства или государства, имеющего с ним специальное соглашение, в силу которого командованию ВМС блокирующего государства передается вся необходимая информация, которая может быть получена путем досмотра;

в) государство, под флагом которого следует нейтральный военный корабль, гарантирует, что нейтральное торговое судно не перевозит контрабанду и не участвует каким-либо иным образом в действиях, не совместимых с его нейтральным статусом.

Для обеспечения безопасности полетов и предотвращения необоснованного применения силы органы, в которых зарегистрированы гражданские летательные аппараты, должны предоставлять компетентным органам обслуживания воздушного движения необходимый полетный план, содержащий исчерпывающие сведения о регистрации, пункте назначения, пассажирах, грузе, аварийных каналах связи, способах и кодах опознавания, а также последние данные по трассе, и иметь свидетельства о регистрации, летной годности, пассажирах и грузе. Летательные аппараты не должны отклоняться от трассы, назначенной органами обслуживания воздушного движения, или отступать от полетного плана без разрешения службы управления воздушным движением, за исключением тех случаев, когда возникают непредвиденные обстоятельства (например, угроза безопасности или бедствие) (п. 125—130 Руководства Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 г.).

Конфликты последнего времени с участием ВМС показывают, что воюющие стороны весьма активно прибегают к **маскировке** с целью создания благоприятных условий решения силами флота поставленных задач в операциях на море. Нормы международного права не могут быть реализованы в виде конкретного способа обеспечения скрытности проведения военно-морских операций или введения противника в заблуждение, однако, организовывая маскировку и реализуя ее задачи

через конкретные способы (дезинформация, имитация, противодействие разведке противника и др.), военно-морское командование должно оценивать их правомерность.

Анализ различных источников международного права позволяет выделить, как минимум, три понятия, которыми оперируют и которые непосредственно относятся к маскировке: «дезинформация», «военная хитрость» и «вероломство».

Дезинформация в виде симуляции кораблями (судами) и летательными аппаратами статуса нейтральной державы категорически запрещена. Однако иные виды дезинформации не являются противоправными.

Хотя международное право не раскрывает содержание понятия «военная хитрость», то, что под ним, как правило, понимается, не относится к действиям противоправным. Однако вооруженные силы государства, правомерно усомнившегося в правдивости полученной или различаемой информации, вправе применить меры, адекватные оцениваемому ущербу (например, в случае симуляции статуса госпитального судна, санитарного транспортного средства или судна, выполняющего гуманитарную миссию, военный корабль или летательный аппарат конфликтующей стороны может отнести подобные объекты к «правомерным целям»).

Вероломство противоправно. Актами вероломства считаются действия, направленные на то, чтобы обманным путем вызвать доверие противника и убедить его в том, что он имеет право на защиту или обязан предоставить защиту согласно нормам международного права, применимого в период вооруженного конфликта. Акты вероломства могут включать, например, нападение с предшествующей имитацией обладания статусом, предоставляющим право на защиту (обладание нейтральным или гражданским статусом либо статусом, обеспечивающим защиту ООН), или нахождения в положении бедствия (например, путем подачи сигнала бедствия или направления экипажа на спасательные шлюпки).

Ограничения правового характера при проведении маскировочных мероприятий в мирное время и, особенно, в угрожаемый период могут быть сведены к следующему:

— не допускается проведение мероприятий, в ходе которых можно применять оружие массового уничтожения, направленного, в том числе, на подавление радиоэлектронных средств, воздействие на изменение физических свойств среды, в которой распространяются электромагнитные и акустические волны (Московский договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г.);

— не допускается с целью «геофизической войны» искусственное воздействие на ионосферу, атмосферу, воздушную среду и биологические ресурсы морской среды, могущее иметь долгосрочные и серьезные последствия (Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г.);

— следует избегать длительного использования источника активных помех (немодулированных, амплитудно-модулированных и др.), который способен стать источником вредных помех не только для служб радионавигации, радиосвязи и радиолокации кораблей (судов) вероятного противника, но и других государств (Регламент радиосвязи 1973 г.)[540];

— противоправна радиодезинформация, которая создает угрозу функционированию служб безопасности, радионавигации и других радиослужб, работающих в соответствии с Регламентом радиосвязи 1979 г. Во всех случаях мероприятия, проводимые в рамках маскировки, не должны в мирное время быть помехой или чинить препятствия морской, воздушной навигации или использованию искусственных космических объектов в космическом пространстве.

Практика вооруженных конфликтов на море свидетельствует, что нормы, регламентирующие вооруженную борьбу, весьма идеализированы и, поскольку несовместимы с достижением фактора внезапности, по-видимому, никогда не смогут быть адекватно восприняты военно-морским командованием. Именно по-этому любое решение, принимаемое политическим руководством на применение силы, должно быть зависимым от последствий поражения противника.

11.5. Правовое регулирование военно-морской деятельности в мирное время

[540] New Websters dictionary of the English language. USA. 4th reprint. 1988.

Военно-морская деятельность осуществляется государствами в различных формах, организационные основы которых определяются национальными правилами, регламентами и иными руководящими документами, определенными в деятельности военно-морского командования.

Начиная с 70-х гг. прошлого столетия в области регламентации военного мореплавания стали заключаться двусторонние соглашения по предотвращению инцидентов и недопущению опасной военно-морской деятельности, суть которых сводится к обеспечению безопасности на море за счет предсказуемости действия военно-морского командования, а также передачи предостерегающей информации. Кроме того, практика применения ВМС в операциях невоенного характера (небоевых и миротворческих), включая миротворческие операции, является дополнительным аргументом в пользу выделения военно-морской деятельности в обособленный объект правоотношений.

11.5.1. Предотвращение инцидентов и опасной военно-морской деятельности

Почти четыре десятилетия минуло с тех пор, когда Советский Союз и США связали себя обязательствами по Соглашению по предотвращению инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним 1972 г. Это был первый опыт регламентации деятельности сил флотов обоих государств, относимый к периоду мирного времени и устремленный на исключение опасных элементов в маневрировании корабельных соединений, а также предотвращение рискованных и двусмысленных решений командирами кораблей и летательных аппаратов, могущих повлечь столь же безрассудные действия противной стороны.

Положения Соглашения «работали» как в период разрядки 1970-х гг., так и в последующие годы напряженности в отношениях между СССР и США, показав тем самым свою достаточную эффективность и продемонстрировав реальную возможность правового воздействия на организацию использования сил флотов не только в районах интенсивного судоходства, но и в зонах ведения военных действий, в частности в Персидском заливе и Аравийском море.

Вместе с тем уже первый опыт практического использования советско-американского Соглашения 1972 г. показал не только эффективность этого документа, но и его восприимчивость к изменяющейся международно-правовой нормативной базе. Так, на введение КМП-82 института ИЭЗ советско-британское Соглашение 1986 г. отреагировало, распространив свое действие на пространства, расположенные за пределами территориальных вод; советско-германское Соглашение 1988 г. уточнило положения п. 6 ст. III в части включения воздушных судов в объекты, в отношении которых не должна предприниматься имитация атак; советско-французское Соглашение 1989 г. термин «самолет», заменило на «воздушное судно», советско-итальянское Соглашение 1989 г. конкретизировало положения ст. II и дополнило п. 6 ст. III порядком использования лазеров и т.д.

Россия на основе правопреемства связана обязательствами по предотвращению инцидентов с 11 государствами: США (1972), Великобританией (1986), ФРГ (1988), Францией, Канадой, Италией (1989), Нидерландами, Норвегией, Испанией (1990), Грецией (1991) и Японией (1994).

Даже приведенный перечень свидетельствует в пользу того факта, что мы имеем дело с действительно уникальным соглашением, которое с небывалой для международно-правовых документов чувствительностью достаточно быстро реагировало на изменения, складывающиеся в отношениях между государствами по использованию ВМС. Возможно, одна из основных причин, позволяющая относить соглашения по предотвращению инцидентов к наиболее эффективным международно-правовым документам, скрыта в процедуре внесения необходимых изменений в содержательную часть, которая предполагает периодические консультации представителей сторон для анализа складывающейся практики применения норм указанных соглашений и определения мер по обеспечению более высокого уровня безопасности плавания и полетов их кораблей

и летательных аппаратов за пределами территориальных вод.

Кроме выделения вполне определенного спектра частот для предотвращения инцидентов и опасной военно-морской деятельности, большое значение имеют процедуры использования средств электросвязи.

Вторую группу соглашений, направленных на предотвращение применения силы в случае возникновения инцидентов на море, составляют соглашения, получившие название «О предотвращении опасной военной деятельности». По этим соглашениям Россия имеет обязательства с США (1989), Канадой и Грецией (1991), Японией, Чешской Республикой (2001) и Южной Кореей (2002). Закрепленные в рассматриваемых соглашениях нормы запрещают применение силы против любого корабля или самолета сторон в случае их непреднамеренного вхождения в пределы воздушного пространства одной из них. Стороны должны принимать меры, чтобы оперативно обеспечить прекращение и урегулирование мирными средствами, не прибегая к угрозе силой или ее применению, любых инцидентов, которые могут возникнуть вследствие опасной военной деятельности.

В интересах взаимной безопасности персонала вооруженных сил стороны должны проявлять величайшую осторожность и благоразумие при военно-морской деятельности, осуществляемой вблизи иностранной государственной территории. Если в силу форс-мажорных обстоятельств или вследствие непреднамеренных действий (они указаны в п. «а» ст. II соглашений) персонал (техника) вооруженных сил одной стороны входит в пределы государственной территории другой, то этот персонал должен следовать определенным процедурам, которые предусмотрены приложениями 1 и 2 к соглашениям).

В соответствии с положениями соглашений каждая сторона предпринимает необходимые меры, направленные на предотвращение опасной военной деятельности, которой является следующая деятельность персонала (техники) ее вооруженных сил, осуществляемая им вблизи от персонала (техники) вооруженных сил другой стороны в мирное время:

а) вхождение персонала (техники) вооруженных сил одной стороны в пределы государственной территории другой стороны, совершаемое в силу форс-мажорных обстоятельств или вследствие непреднамеренных действий этого персонала;

б) применение лазеров таким образом, что их излучение может причинить вред персоналу или нанести ущерб технике вооруженных сил другой стороны;

в) затруднение действий персонала (техники) вооруженных сил другой стороны в районе особого внимания таким образом, что это может причинить вред персоналу или нанести ущерб технике;

г) создание помех сетям управления, которые могут привести к причинению вреда персоналу или нанесению ущерба технике вооруженных сил другой стороны.

Для эффективного применения положений соглашения стороны ввели в действие процедуры установления и поддержания связи и процедуры урегулирования инцидентов, связанных с вхождением в пределы государственной территории.

11.5.2. Военно-морские операции невоенного характера

Практика применения вооруженных сил на море, особенно в последние годы, убедительно свидетельствует о том, что военные конфликты, происшедшие после 1945 г., оказали значительное влияние на развитие военного искусства, в частности дополнив его содержание новой формой применения военных флотов — **операциями невоенного характера.**

По-видимому, одним из первых случаев в послевоенных операциях ООН было участие американского транспорта «Ренвилл» (Renville) в качестве штабного корабля миротворческих сил во время датско-индонезийского спора по поводу территориального титула на земли так называемой «Нидерландской Восточной Индии» (Netherlands East Indies) в 1947 г. В июне 1948 г. три эсминца ВМС США и французский тральщик осуществляли патрулирование у побережья Палестины, а в июле того же года эскортный авианосец «Палау» (Palau) и транспортное судно осуществили операцию по эвакуации из Хайфы.

Однако вряд ли вышеприведенные примеры могут быть с полным основанием названы «операциями», поэтому для нас более поучительным представляется опыт войны в Корее, когда ООН не только санкционировала действия на море, но и было организовано специальное соединение (Task Force 95 — «United Nations Blockading and Escort Force»), операции которого в основном носили невоенный характер. Кроме того, в данном историческом примере важным представляются следующие факты:

— все корабли соединения, хотя и принадлежали разным государствам (США, Великобритания и другие — всего представители 10 флотов), несли флаг ООН; что, пожалуй, если не считать демонстрационных действий кораблей ВМС Аргентины 1989—1991 гг. в заливе Фонсека (Gulf of Fonseca), является единственным подобным примером;

— соединение осуществляло блокадные функции путем патрулирования и проведением мероприятий по контролю за судоходством;

— указанные действия имели целью не применение вооруженной силы, а ее демонстрацию;

— операции проводились по единому замыслу, а командиры кораблей подчинялись единому командованию[541].

Другой пример — война во Вьетнаме (1964—1973) и морская блокада, начатая командованием США в 1965 г. Правовой аспект организации блокадных действий заключался в официальном объявлении правительством США о зоне военных действий у вьетнамского побережья и недопущении захода в эти пространства иностранных военных и гражданских судов. Здесь военная сила применялась в форме патрулирования, дозора и контроля за судоходством. Это были достаточно масштабные действия. К началу 1970 г. блокадными силами было обнаружено более 700 тыс. плавединиц, из которых до 100 тыс. были задержаны и досмотрены.

Основными формами невоенных действий в ходе операции во время англо-аргентинского вооруженного конфликта по поводу территориального титула на Фолклендские (Мальвинские) острова также явились действия по контролю за иностранным военным и гражданским судоходством способами патрулирования и дозора. Дальнейшее развитие практика проведения невоенных операций нашла во время так называемой «танкерной войны» в Персидском заливе между Ираном и Ираком 1980—1988 гг. Характерными международными чертами этого конфликта явились следующие. С одной стороны, его интернационализация, ведь в той или иной степени в операции принимали участие корабли ВМС Великобритании (Персидский, Оманский заливы и Средиземное море), Франции (южная часть Красного моря, Аденский залив и Баб-Эль-Мандебский пролив), Дании, Норвегии, Канады (Ормузский пролив и Оманский залив), Нидерландов (Персидский и Оманский заливы), Бельгии (южная часть Красного моря, Баб-Эль-Мандебский пролив), Испании (северная и центральная части Красного моря), Аргентины, Австралии, Греции, Италии. С другой — операции, которые проводили многонациональные силы, хотя изначально и не предполагавшие участия в вооруженной борьбе, были направлены на вполне конкретный результат — демонстрацию силы и решимости обеспечения безопасности нейтрального судоходства в Заливе и прилегающих акваториях, предотвращение минной опасности и проведение мероприятий по срыву морской контрабанды, осуществляемой по морю в порты воюющих государств. Важным является и то обстоятельство, что, хотя корабли стран, не участвовавшие в конфликте, силу не применяли (мы опускаем отдельные инциденты как частности), были вынуждены проводить мероприятия, обеспечивающие любую боевую операцию, в частности осуществлять разведку, освещать надводную обстановку, организовывать конвойную службу.

Если снова обратиться к Персидскому заливу, но уже в другое время, когда в 1991 г. США и некоторые другие страны от имени ООН выдворяли иракские войска с территории Кувейта, то обращает на себя внимание следующий факт: в ходе боевых военных операций осуществлялись как действия с применением оружия (воздушно-наступательная операция «Буря в пустыне», уничтожение кораблей ВМС Ирака, противокатерная оборона основных сил, содействие сухопутным войскам на приморском направлении, защита морских коммуникаций в зоне Залива, противоминные действия), так и без его применения.

[541] *Allison G.* The United States Navy and Peace-Keeping Operations Naval War College Review. Vol. XLVI. Num. 3. Sequence 343. P. 24.

Среди последних можно выделить следующие формы:

— блокада морского побережья Ирака и Кувейта[542];

— конвоирование судов с воинскими грузами в районах, потенциально опасных из-за возможной террористической деятельности со стороны (и с территории) стран, занимавших проиракскую позицию;

— вскрытие надводной обстановки в интересах корабельных группировок;

— противоминное обеспечение.

Кроме морских операций невоенного характера, проводимых во время участия или в районах, прилегающих к театрам военных действий, и вне рамок вооруженного противостояния в Мировом океане, сегодня достаточно опасностей, угрожающих как интересам отдельных стран, так и международному сообществу в целом. Здесь проблемы и военной контрабанды, и морского терроризма, и пиратства, и незаконной промысловой деятельности.

Из анализа практики осуществления операций невоенного характера следует, что их проведение должно предполагать обязательное согласование усилий и действий привлекаемых сил по цели, задачам, месту и времени, т.е. организацию взаимодействия между силами, единство замысла, планов и управления.

Сущность операции невоенного характера заключается в проведении совокупности мероприятий, расчлененных во времени и пространстве, но объединенных единым замыслом и планом и направленных на достижение поставленной цели в определенный командованием период времени.

В этом смысле цели[543] и задачи могут быть либо взаимосвязаны, т.е. решение конкретных задач обеспечивает достижение общей цели (например, цель операции — обеспечить международные экономические санкции; задача — организация патрулирования, освещение надводной обстановки и контроля судоходства в интересах блокады конкретного участка побережья) либо задача может являться лишь обеспечивающим элементом в общей системе усилий, направленных на достижение основной цели (например, цель операции — обеспечение морской безопасности в районах, прилегающих к театру военных действий; задача — организация конвойной службы для обеспечения нейтрального гражданского судоходства).

Таким образом, в зависимости от характера решаемых задач в результате проведения операций невоенного характера могут достигаться как оперативно-стратегические, так и оперативно-тактические цели.

Взаимодействие в морских операциях многонациональных сил может быть организовано лишь при условии соблюдения определенных требований.

Во-первых, взаимодействие на любом уровне и во всех его звеньях должен организовывать тот командующий или командир, который управляет взаимодействующими силами.

Во-вторых, взаимодействие на всех его уровнях должно устремляться на достижение конечной цели операции и исходя из этого организовываться в интересах кораблей или группировок, решающих главные задачи.

В-третьих, взаимодействие в полном объеме организуется при подготовке операций, уточняется накануне или непосредственно со вступлением в силу международных санкций, а в дальнейшем непрерывно поддерживается в ходе выполнения поставленных силам задач.

11.5.3. Миротворческие операции

Как справедливо писал профессор М. Нордквист в книге «Какого цвета каска миротворчества», различие между

[542] В течение года за период осуществления морской блокады было осмотрено 110 006 сухогрузных судов (по состоянию на 22 июля 1991 г.) и 11 331 танкеров (по состоянию на 23 августа 1991 г.). На 1820 сухогрузных судах и 2036 танкерах осмотр проводился непосредственно на борту. Соответственно, 104 сухогрузных судна и 115 танкеров были задержаны с запрещенными грузами; 16 судов отказались подчиниться распоряжениям командиров кораблей многонациональных сил. При задержании оружие применялось 11 раз (в том числе американскими кораблями самостоятельно шесть раз, совместно с другими кораблями многонациональных сил — четыре раза).

[543] Под целью морских невоенных операций должны пониматься промежуточные или конечные результаты, на достижение которых направлены международные санкции.

обычным миротворчеством и операциями с элементами принуждения важно по той фундаментальной причине, что статус личности согласно международному праву непосредственно зависит от того, используется или не используется вооруженная сила. В зависимости от этого силы по поддержанию мира должны иметь статус нейтральных, в то время как многонациональные силы, занятые в операциях ООН с элементами принуждения, должны рассматриваться как участники боевых действий.

Анализ положений Устава ООН, резолюций Совета Безопасности и Генеральной Ассамблеи ООН позволяет сформулировать следующие основные принципы проведения миротворческой деятельности:

— правомерность;

— применение сил и средств соразмерно угрозе;

— признание власти национального правительства;

— международный контроль.

Несмотря на очевидную потребность в ясности по вопросу организации миротворческой деятельности на море, ВМС могут ставиться задачи на участие в операциях, которые общественным мнением воспринимаются как миротворческие, но фактически могут представлять довольно широкий спектр усилий, от гуманитарной помощи до боевых операций, скорее нацеленных не на поддержание, а на принуждение к миру.

Анализ норм и принципов международного права, национального законодательства некоторых государств и практики работы Совета Безопасности ООН, проведенный в рамках настоящего учебника, позволяет определить содержание миротворческой деятельности и ее этапы следующим образом.

Превентивная дипломатия, в основе которой лежит деятельность различных институтов по обеспечению коллективной безопасности, направленная на выявление районов потенциальных конфликтов и их политико-дипломатическую локализацию.

Предотвращение конфликта. Эта стадия связана с усилиями по предотвращению конфликта всеми доступными мирными средствами и является первой стадией применения сил флота, связанной с развертыванием, демонстрацией, наблюдением и патрулированием.

Поддержание мира или принуждение конфликтующих сторон к выполнению резолюций Совета Безопасности ООН. Этот этап может быть связан с применением силы и участием миротворческих сил в боевых действиях.

Разрешение конфликта. Этап, как правило, связан с политико-дипломатическими усилиями, основанными на результате применения силы или иной формы принуждения (политического или экономического давления).

Постконфликтная деятельность представляет собой мероприятия политического и гуманитарного характера, нацеленные на создание условий, делающих продолжение конфликта невозможным, и внутригосударственных структур, способных предотвратить возобновление конфликта.

Как уже отмечалось, практика применения вооруженных сил на море, особенно в последние годы под патронажем ООН, убедительно свидетельствует о том, что военные конфликты, происшедшие после 1945 г., оказали значительное влияние на развитие военного искусства, дополнив его содержание новой формой применения военных флотов — невоенными операциями, характеризующимися множеством обеспечивающих мероприятий, в основе которых лежат нормы международного права.

Порядок подготовки морских миротворческих операций в международном праве не определен. Ведущая роль в организационно-правовом обеспечении таких операций принадлежит Совету Безопасности ООН и его Военно-штабному комитету.

Вкупе с другими задачами по подготовке и принятию решения на создание морских многонациональных миротворческих сил есть задачи организационно-правового и оперативно-тактического плана, среди которых наиболее сложными

представляются, как минимум, две:

— решение вопроса о международно-правовой регламентации морских операций многонационального соединения и ответственности за принимаемые командованием решения;

— отработка взаимодействия в составе соединения многонациональных сил.

Решение первого вопроса, по-видимому, возможно на основе заключения специального многостороннего соглашения. Что касается второго вопроса, то он представляется более сложным, так как связан с организацией принятия целого ряда технических документов, направленных на унификацию оперативно-тактических правил, начиная от порядка принятия командирского решения до использования сигналов боевого управления.

В современной практике некоторых государств невоенные операции как форма применения ВМС становятся одним из элементов повседневной деятельности. В частности, такие страны, как Индонезия, Малайзия и Сингапур, уже приняли решение об объединении своих усилий по контролю за судоходством в Малаккском и Сингапурском проливах и на подходах к ним с целью предотвращения актов пиратства. В периодически проводимых совместных учениях уточняются формы и организационные основы совместных действий на море. Примечательно, что этот опыт послужил основой создания межгосударственной системы по предотвращению незаконных актов на море, в частности в том, что касается:

— создания объединенной сети межгосударственной связи за счет задействования для этих целей каналов международной системы связи ИНМАРСАТ;

— создания единой корабельной радиосети совместного использования;

— наращивания корабельной группировки, задействованной на патрулировании в припроливных зонах.

Насколько бы ни показалась дискуссионной идея о необходимости дополнения форм применения ВМС операциями невоенного характера, ее воплощение в теорию и практику военной науки — дело ближайшего будущего.

Изменения последних 10 лет в способах и средствах вооруженной борьбы, а также во взглядах на их применение, привели к новому качеству одной из противоположностей существующих противоречий в теории и практике оперативного искусства и правового обеспечения военно-морской деятельности. Естественно, для разрешения указанных противоречий новое качество одной из противоположностей требует качественного изменения и другой. Поиск качественно нового содержания норм права, регулирующих вооруженную борьбу на море, и есть суть новых актуальных для международно-правовой науки проблем в рассматриваемых областях теории применения норм права и военно-морского искусства.

Необходимость пересмотра основных международно-правовых положений, регулирующих вооруженную борьбу в целом и на море в частности, вызванная террористическими актами 11 сентября 2001 г.; несанкционированным ООН применением силы США в отношении Югославии, Ирака и Ливии; операциями на территории суверенного государства – Сирии (2011-2017) так называемыми «Силами коалиции» операциями - очевидна. Порядок принятия решения о применении силы на внутригосударственном уровне не должен допускать возможности не учитывать процедуры, сложившиеся в рамках ООН. Альтернативное решение — отказ от этой системы коллективной безопасности и создание новой — представляется весьма сомнительным и вряд ли будет способствовать укреплению международной безопасности.

На основе изучения основополагающих принципов и норм международного права практики современного применения ВМС можно констатировать, что военно-морское право основано на специально-юридической теории, нацеленной на изучение правоотношений, юридических фактов, правотворчества и юридической ответственности в области организации подготовки и проведения операций на море. Исходя из вышеизложенного, военно-морское право, обладая перечисленными критериями, вполне обоснованно может быть признано самостоятельной правовой отраслью.

Заключение

При достаточном объеме нормативного материала, тем не менее, приведенный в настоящей книге перечень международно-правовых источников не должен восприниматься читателем как полностью исчерпывающим. Практика международных отношений весьма динамична и приводит к разработке и принятию все новых нормативных документов.

Каждое государство реализуя свою морскую политику стремиться к созданию наиболее благоприятного для себя правового режима морепользования. Проанализированные в настоящей книге договорные источники формируют современный правовой режим Мирового океана и определяют международно-правовых условий различных видов морской деятельности.