

«должное наблюдение», и нужно ли или возможно ли, чтобы судно соответствовало Правилу 5, если он работает по заранее запрограммированному маршруту?

Абсолютно необходима новая стандартизация безопасности. Может ли существующее морское право в принципе применяться? Какие существующие правила потребуют изменения или расширения и какие новые правила, возможно, придется разработать¹?

В свете этого очевидно, что необходимо будет внести поправки в существующую нормативную базу, чтобы она оставалась актуальной для автономных транспортных средств. Поэтому отрадно, что Международный морской комитет учредил Международную рабочую группу по морскому праву и беспилотным судам для разработки нового Кодекса. Однако, учитывая время, необходимое для достижения международного консенсуса по таким вопросам, кажется вероятным, что технология и использование автономных транспортных средств скоро превзойдут существующие правовые режимы².

Таким образом, можно сделать вывод, что морское право с его долгой историей, на первый взгляд, кажется относительно хорошо вооруженным для этой технологической инновации, и необходимая и, несомненно, обширная адаптация существующего государственного и частного морского права вряд ли приведет к революции.

Морская отрасль переживает кардинальные технологические изменения в результате развития передовых средств автоматизации беспилотных надводных судов. Предполагалось, что до интеграции в морскую транспортную сеть пройдут десятилетия, передовая автоматизация уже становится жизнеспособной альтернативой для некоторых сегментов отрасли как способ снижения эксплуатационных расходов, повышения безопасности и повышения эффективности. Однако эта новая революционная технология порождает уникальные юридические, нормативные и страховые вопросы, ответы на которые были труднодостижимыми. Список потенциальных вопросов политики и рисков почти бесконечен. В настоящее время еще рано пытаться ответить на все вопросы.

Пристатейный библиографический список:

1. Гагские правила (Гаага-Висби) Брюссель, 25 августа 1924 г. с изменениями от 23 февраля 1968 г.
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года
3. Международная морская организация 1959 г. Режим доступа: <https://www.un.org/ru/ecosoc/imo/>
4. Конвенция Организации Объединенных Наций о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (Нью-Йорк, 2008 год)
5. Интернет-ресурс: URL: <https://www.ibanet.org/Article/NewDetail.aspx?ArticleUid=23B24FB0-0F7D-421D-AFBA-2B1747C0E9FA>
6. Интернет-ресурс: URL: <https://www.blankrome.com/publications/autonomous-vessels-legal-regulatory-and-insurance-issues>

Для цитирования: Комлева А.Л., Цветкова Ю.С. Правовой режим Черноморских проливов // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С.25-29.

Комлева А.Л.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, бакалавр

Научный руководитель: Цветкова Ю.С.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Кафедра Международного и морского права, старший преподаватель

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ЧЕРНОМОРСКИХ ПРОЛИВОВ

Аннотация. Черноморский регион был центром внимания еще с древних времен. Он интересовал как прибрежные, так и не прибрежные государства. Связан такой интерес был с тем, что в состав Черного моря входят проливы Босфор и Дарданеллы, а так же соединяющие эти проливы Мраморное море, что в свою очередь является единственным выходом черноморских государств в открытое море. Вопрос о проливах является неотъемлемой частью международных отношений уже на протяжении не одного века. Важнейшее

¹ Интернет-ресурс: URL: <https://www.ibanet.org/Article/NewDetail.aspx?ArticleUid=23B24FB0-0F7D-421D-AFBA-2B1747C0E9FA>

² Интернет-ресурс: URL: <https://www.blankrome.com/publications/autonomous-vessels-legal-regulatory-and-insurance-issues>

значение имела безопасность черноморских государств, а так же осуществление свободы судоходства торговыми судами и флотами этих государств, запертых географически в Чёрном море.

Ключевые слова. Черное море, пролив Босфор, пролив Дарданеллы, Мраморное море, международные отношения.

LEGAL REGIME OF THE BLACK SEA STRAITS

Abstract. The Black Sea region has been in the center of attention since ancient times. He was interested in both coastal and non-coastal States. This interest was due to the fact that the Black Sea includes the Bosphorus and Dardanelles Straits, as well as the Sea of Marmara connecting these straits, which in turn is the only outlet of the Black Sea states to the open sea. The Straits issue has been an integral part of international relations for centuries. The security of the Black Sea States, as well as the exercise of freedom of navigation by the merchant ships and fleets of these States, geographically confined in the Black Sea, were of paramount importance.

Keywords. Black Sea, Bosphorus Strait, Dardanelles Strait, Sea of Marmara, international relations.

Международные проливы - это естественные морские сужения, проход судов через которые и пролет летательных аппаратов в воздушном пространстве над которыми регулируются нормами международного права.[1]

Роль международных проливов в международных отношениях, безусловно, высока, это связано с тем, что общество заинтересовано в перевозке пассажиров и грузов, что в свою очередь способствует развитию межнациональных экономических, политических, культурных и других отношений. Также роль проливов обусловлена еще и тем, что они создают единую систему морских путей.

Черноморские проливы представляют собой путь из Чёрного в Средиземное море, состоящий из Мраморного моря, проливов Босфор и Дарданеллы.

20 июля 1936 года в городе Монтрё Великобритания, Франция, Югославия, Индия, Япония, Румыния, Турция и СССР заключили между собой конвенцию, целью которой являлось регулирования прохода через проливы, а так же установление безопасности Турции и других Черноморских государств.

Кроме этого, целью Конвенции 1936 года являлся пересмотр режима Черноморских проливах, установленным Лозаннским мирным договором 1923 года. Таким образом, после распада Османской империи были установленные и юридически закреплены современные границы Турции.

Основные положения, закрепленные в Конвенции Монтрё 1936 года являются следующими: [2]

1. В мирное и в военное время, когда Турция не является воюющей стороной, торговые суда пользуются правом свободного прохода и плавания в любое время суток, независимо от флага и груза;
2. В военное время, когда Турция является воюющей стороной, торговые суда, не относящиеся к стране, находящиеся в войне с Турцией, могут пользоваться правом свободы прохода и плавания, с условием того, что не оказывают поддержку противнику. В случае если Турция будет считать, что находится под угрозой непосредственной военной опасности, проход судов может продолжаться, однако, суда должны входить в проливы днем и проход должен будет совершаться по пути, указываемому в каждом отдельном случае турецкими властями.
3. Для прохода военных кораблей в проливах необходимо дипломатическое уведомление турецкого правительства. Обычный срок предварительного уведомления составляет восемь дней, а для не прибрежных держав Черного моря — пятнадцать дней. В предварительном уведомлении должны быть указаны пункт назначения, название, тип и количество судов, а также даты прохождения в первоначальном направлении и возвращения. Любое изменение даты должно быть предметом уведомления за три дня.
4. Пролет военных самолетов в зоне проливов запрещен.
5. Турция получает право немедленно ремилитаризовать проливы.
6. Конвенция заключается на срок в 20 лет. В последующем конвенция будет автоматически продлеваться на очередные пять лет, если один из подписантов не потребует ее расторжения.
7. 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.

Так же стоит отметить, что Турция не имеет право запрещать проход кораблей, но она может устанавливать порядок и время их прохода.

Исходя из основных положений конвенции, можно сделать вывод, что Турция обладает устойчивым влиянием национального законодательства в регулировании режима прохода через проливы, что в свою очередь существенно ущемляет интересы других Черноморских государств, в том числе и Российскую Федерацию.

Пример тому, как Турция преобладает в регулировании проливах, может послужить ситуация, когда турецкое правительство в одностороннем порядке приняло решение ввести Регулирование судоходства с 1 июля 1994 года. Постановление давало право властям Турции приостанавливать судоходство в проливах не только в связи с форс-мажорными обстоятельствами, стихийными бедствиями, но и по ряду других причин, например, таких как проведение спортивных мероприятий или научных исследований. Конечно, это не исчерпывающий список обстоятельств, как закреплено в ст.24 настоящего Постановления и «в других аналогичных случаях».[3]

По истечению только четырёх лет Турция была вынуждена принять новую версию Регламента, которая учитывала противоречия по отношению к Конвенции 1936 года.

Другой пример - ситуация, сложившаяся во время Великой Отечественной войны, когда после нападения фашистской Германии на Советский Союз Турция закрыла проливы для военных кораблей СССР и его союзников. Одновременно с этим военные корабли и суда фашистских государств прошли через проливы в Черное море. Турция, как единственный гарант выполнения Конвенции, не препятствовала проходу воюющих кораблей и судов фашистских государств.

Мы считаем, что для исключения неравных прав в отношении Черного моря и Черноморских проливов необходимо пересмотреть Конвенцию 1936 года и привести ее нормы в соответствие с реалиями сегодняшнего дня, в том числе с текущими интересами прибрежных и не прибрежных государств.

Наше предложение о пересмотре конвенции в первую очередь связано со следующими изменениями:

1. Полная свобода судоходства в Черном море должна распространяться исключительно на торговые суда, а в случае военных судов должны быть целесообразные ограничения, которые основывались бы на справедливом балансе интересов Черноморских государств;

2. На сегодняшний день, нормы связывает военное присутствие третьих государств в Чёрном море лишь с военными интересами Турции. Для того чтобы обеспечить безопасность всех Черноморских государств в равной степени следует разработать и принять новую систему правовых мер.

Для достижения указанных целей необходимо, чтобы правовое регулирование таких морей осуществлялось только прибрежными государствами с учётом ряда общепризнанных договорных и обычных норм международного и международного морского права. Комиссия международного права ООН также может сыграть важную роль в реализации соответствующих принципов.

Для нашей страны интерес к Черноморским проливам имел и имеет особое значение. Во первых, это связано с тем, что благодаря им мы имеем выход к незамерзающим водам, что в свою очередь является важным элементом развития судоходства, торговли, экономического и культурного сотрудничества России с иностранными государствами. Во вторых, имея уверенность в Черноморских проливах и их защиты, мы можем и дальше развивать свой Черноморский флот и контролировать безопасность своей страны. Проливы имеют стратегическое значение для российского военно-морского флота еще и потому, что являются связующим звеном Черноморского флота с флотом и базой России на востоке страны, её севере и западе.

В настоящий момент многие учёные, дипломаты и политики высказываются насчет пересмотра Конвенции 1936 года. Исходя из этого, можно сделать вывод, что вопрос о её изменении является острым и требует особого внимания со стороны международного сообщества.

Кроме того, по поводу изменения положений Конвенции 1936 года высказал свое мнение В.Сизов. Он основывал его на снятии ограничений на движение военных судов,

проходящих через Босфор и Дарданеллы, а также на продлении их пребывания. Это повысило бы эффективность развертывания военно-морских сил НАТО на юго-восточном фланге блока и обеспечило бы наращивание военно-морской группировки в Черном море.[4]

Свое мнение по этому поводу высказал и председатель Комитета по международным отношениям Государственного Совета Республики Крым Юрий Гемпель. Он считает необходимым сократить продолжительность пребывания военных кораблей в Черноморских проливах, а также вызовы военных кораблей в Черноморские проливы должны согласовываться с государствами этого региона.[5]

Таким образом, он считает, что конвенция требует глобального пересмотра, особенно в части сокращения нахождения военных кораблей НАТО в Чёрном море, так как их присутствие стало слишком заметным, а их тоннаж давно перешел за черту допустимости установленной конвенцией.

Кудряшова Ю. С. также высказала свое мнение на эту тему. Она считает, что, несмотря на ряд спорных положений и периодически возникающие осложнения, Конвенция эффективно сдерживала конфликты и обеспечивала политический баланс в районе проливов в течение длительного периода времени.[6]

Всё же, мы считаем, что положения Конвенции 1936 года уходят на второй план, это связано с тем, что изменяются положения в Регламенте судоходства проливов, судам чаще отказывают в проходе и таким образом, международный авторитет конвенции начинает спадать.

В самой Турции уже несколько лет идут дискуссии между высокопоставленными политиками и администрацией президента о пересмотре участия Турции в Конвенции Монтрё. Хотя руководство страны не предпринимает никаких шагов по выходу из конвенции, оно дает понять, что не все ее положения соответствуют современным международным реалиям.

Например, заместитель оппозиционной партии Унзиле Юксель заявила, что конвенция Монтрё устанавливает суверенитет Турции над черноморскими проливами.[7] Это в свою очередь подтверждает заявление, сделанное нами в начале статьи.

Особо острое значение в настоящее время в Турции имеет вопрос, связанный со строительством нового канала «Стамбул», турецкие дипломаты считают, что строительство данного канала поставит под угрозу Конвенцию Монтрё.

Дипломаты Турции, в составе 126 человек написали письмо-обращение к президенту страны, в котором объяснили, почему строительство данного канала опасно. Они считают, что строительство канала «Стамбул» создаст предпосылки к пересмотру Конвенции Монтрё и таким образом, Турция может утратить суверенитет над проливами Босфор, Дарданеллы и Мраморным морем, что естественно является для них не выгодным.

На сегодняшний день вопрос с каналом «Стамбул» остается открытым. Неизвестно каким статусом будет обладать данный канал, и какими нормами регулироваться.

Исходя из сложившейся ситуации, можно выделить еще одну причину для пересмотра положений конвенции и устранения в ней национального законодательства Турции. Существует опасность в установлении статуса нового канала, который может допустить присутствие третьих государств в Чёрном море и пропуск туда их военных кораблей, что соответственно подрывает безопасность Черноморских стран.[8]

Подводя итог выше сказанному, хочется отметить, что Черное море, в силу своего географически закрытого расположения и наличия проливов, соединяющих его с Мировым океаном, исторически отличается по своему статусу и способу использования от других регионов Мирового океана. Оно, как и сто лет назад является важным международным политическим и экономическим элементом.

Конвенция Монтрё может допустить присоединение проливов Босфор и Дарданеллы к внутренним водам Турции, что в свою очередь скажется на Российской Федерации, а так же других черноморских и не черноморских держав.

Конечно, каждый, чьи интересы затрагивает данная конвенция будет выставять свои доводы для её пересмотра или же наоборот высказывать аргументы за сохранение данной конвенции и её положений.

На сегодняшний день положения Конвенции 1936 года продолжают действовать, но мир не стоит на месте, он постоянно меняется и это в свою очередь требует от международных документов точности и актуальности.

Пристатейный библиографический список:

1. Жеребцова А.Н./Международное право: учебное пособие. М.: Проспект, 2015. 459 с.
2. Конвенция о режиме проливов (принята 20.07.1936г.) // ИПС КонсультантПлюс
3. Скарин А.С. Правовой режим Азово-Черноморского бассейна и региональная безопасность // Евразийский юридический журнал. 2016. № 11 (102). С. 260-271.
4. Сизов В. «Значение Конвенции Монре в современных условиях» [Электронный ресурс] URL: https://zavtra.ru/books/v_sizov_znachenie_konventcii_montryo_v_sovremennih_usloviyah (Дата обращения: 13.04.2021)
5. В Крыму призвали пересмотреть конвенцию Монре по Черному морю. 13.03.2019. URL: <https://ria.ru/20190330/1552247948.html>
6. Кудряшова Ю. С. О режиме черноморских проливов в прошлом и настоящем URL: <https://mgimo.ru/about/news/experts/o-rezhime-chernomorskikh-prolivov-v-proshlom-i-nastoyashchem/>
7. Почему в Турции хотят отказаться от конвенции по Черноморским проливам. 03.04.2021. URL: <https://ria.ru/1416859-pochemu-v-turcii-khotyat-otkazatsya-ot-konventcii-po-chernomorskim-prolivam>
8. Скарин А.С. Морское право: Учебник для магистров. М.: Издательство ЮРАЙТ, 2016. С.201
9. Сообщение о Берлинской конференции трех держав. Советский Союз на международных конференциях периода Великой Отечественной войны, 1941 - 1945 гг.: Сборник документов. М., 1984. Т. 6.Берлинская (Потсдамская) конференция руководителей трех союзных держав - СССР, США и Великобритания (17 июля - 2 августа 1945 г.). Политиздат. 1980.
10. Гуцуляк В.Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М.: Граница, 2017. 219с.

Для цитирования: Витолина Е.И. Правовое регулирование противодействия пиратству на море // Океанский менеджмент. 2021. № 1(10). С. 29-38.

Витолина Е.И.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова
Кафедра Международного и морского права, бакалавр

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПИРАТСТВУ НА МОРЕ

Аннотация. В статье пиратство рассматривается как преступление международного характера, определяется правовое регулирование противодействия пиратству на море, выявляются какие есть пробелы в современном правовом регулировании, какие шаги лучше всего предпринять для улучшения международного сотрудничества в этой области, роль международных организаций в борьбе с пиратством, раскрывается роль международных организаций в борьбе с пиратством, актуальность данной проблемы. В работе предлагаются идеи создания единой системы противодействия пиратству, предусматривающий весь комплекс мер, предложены новые методы противодействия пиратству.

Ключевые слова. Пиратство/ преступления на море/ правовое регулирование противодействия/ пиратству морское пиратство как международное преступление/ борьба с пиратством / преступления на море.

LEGAL REGULATION OF COUNTER PIRACY AT SEA

Abstract. The article considers piracy as an international crime, considered the legal regulation of combating piracy at sea, identified what are the gaps in modern legal regulation, what steps are best to take to further improve international cooperation in this area, the role of international organizations in the fight against piracy, the urgency of this problem is revealed. The article proposes the idea of creating a unified system of countering piracy, which provides for a whole range of measures, proposed new methods of countering piracy.

Keywords. Crimes at sea; legal regulation of countering piracy; piracy; sea piracy as an international crime; struggle against piracy.

Преступления на море сейчас происходят по всему миру и нельзя не отметить, что их количество постоянно увеличивается. Подобные акты характеризуются высоким уровнем опасности для морских перевозок, людей и морской среды, приводят к уничтожению или повреждению судов, незаконному сбросу отходов в море, похищению моряков с целью выкупа и большому количеству материальных потерь для судовладельцев. По данным заместителя Генерального Прокурора РФ Александр