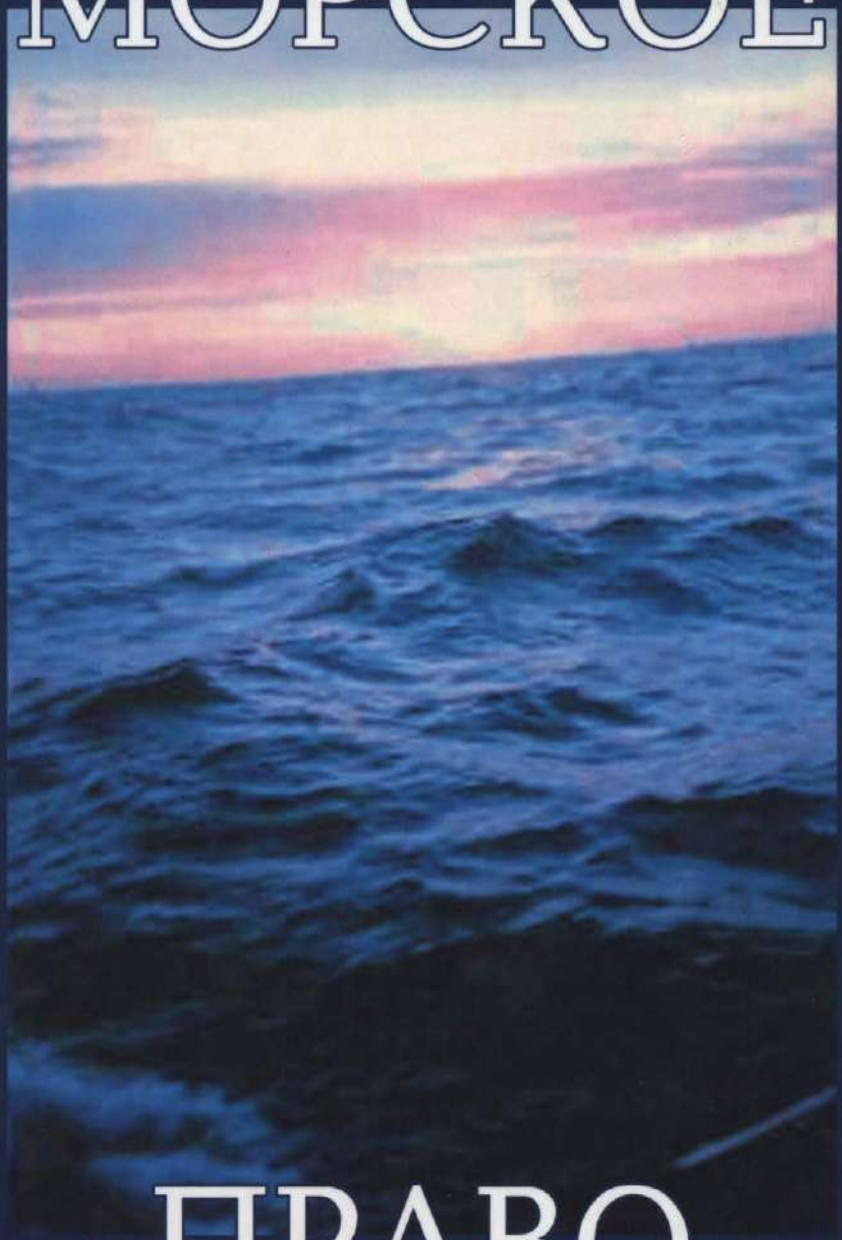
А.С. Скаридов

МОРСКОЕ



ПРАВО

АКАДЕМИЯ ГУМАНИТАРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
ИНСТИТУТ ПО ИЗУЧЕНИЮ ПРОБЛЕМ МОРСКОГО ПРАВА

А.С. Скаридов

МОРСКОЕ ПРАВО

Academus
2006

УДК 341.225
ББК 65.5

В книге на основе анализа и систематизации важнейших международно-правовых и национально-правовых источников, публикаций, изданных за последние годы ведущими научными центрами, монографий и иных работ российских и зарубежных специалистов в области морского права излагаются основные положения современного международного морского права, сопоставляются и оцениваются различные научные доктрины. Наряду с публично-правовыми нормами, в монографии анализируются нормы международного частного права, регламентирующие морские перевозки и иные аспекты морепользования; оценивается развитие российского морского права в контексте эволюции национальной морской политики.

Книга может быть интересна и полезна законодателям всех уровней, представителям государственных органов исполнительной власти, формирующих и реализующих российскую морскую политику, судьям, специалистам-практикам, ученым и исследователям в области морского права, профессорско-преподавательскому составу правовых кафедр, студентам вузов и факультетов, обучающихся по специальности «Юриспруденция», курсантам морских училищ, а также широкому кругу читателей, интересующихся морской проблематикой.

ISBN 5-902498-03-1
© А.С. Скаридов, 2006
Морское право. – СПб.: Academus, 2006. – 934 с.
Институт по изучению проблем морского права; Академия гуманитарного образования.
Почтовый адрес: 191186, Санкт-Петербург, улица Казанская, дом 7, Россия.
http//www.oceanlaw.ru

This book provides a comprehensive introduction to the Law of the Sea and Maritime law. Based on the results of the analysis and systematization of the most important international and national law sources. It also gives up-to-date mirroring of new developments and trends both in the doctrine and in the practice of public and private law of Russia, which reflect the current maritime policy.

Covering all the major areas of the Law of the Sea and Maritime law, this work constitutes a wide-ranging introduction for law makers, political experts, scholars, law students and practitioners in political science and international relations. It serves also as a convenient and useful work of reference for those engaged in a practical way with International law, whether as private practitioners or as governmental or international civil servants.

ISBN 5-902498-03-1
© Alexander S. Skaridov, 2006
OCEAN LAW – St. Petersburg: Academus-Press, 2006. – 934 p.
Published by: Academus-Press, Institute for Ocean Law Studies, Russian Academy for Humanitarian Education.
191186, RUSSIA, St. Petersburg, Kazanskaya st. 7.
http//www.oceanlaw.ru
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic mechanical, photocopying, microfilming, recording or otherwise, without written permission from the Publisher.

СОДЕРЖАНИЕ

Content ... V
Перечень сокращений ... IX
Предисловие ... X
Вступление ... 1
ЧАСТЬ I. МЕЖДУНАРОДНОЕ ПУБЛИЧНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО
Глава 1. СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО ... 15
1.1 Национальные интересы и международная безопасность ... 15
1.2. Безопасность мореплавания ... 16
1.3. Морская доктрина Российской Федерации ... 22
Глава 2. ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА ... 34
2.1. История возникновения морского права ... 34
2.2. Понятие, принципы и нормы морского права ... 50
2.3. Источники морского права ... 58
2.3.1. Договорные источники международного морского права ... 59
Глава 3. ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ ПРЕДЕЛЫ И ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ И МОРСКОГО ДНА ... 64
3.1. Понятия «внутренние воды» и «территориальное море» ... 64
3.1.1. Границы территориального моря и методы установления исходных линий ... 64
3.1.2. Нормальные исходные линии ... 67
3.1.3. Прямые исходные линии ... 68
3.1.4. Максимальная протяженность отрезка прямой исходной линии ... 71
3.2. Порядок учета географических особенностей побережья в интересах проведения исходных линий ... 71
3.2.1. Извилистость и изрезанность побережья ... 71
3.2.2. Учет наличия в непосредственной близости от берега островов ... 72
3.2.3. Непостоянство береговой линии из-за наличия дельты или других природных условий ... 74
3.2.4. Осыхающие при отливе возвышения ... 75
3.2.5. Заливы ... 76
3.2.6. Исторические заливы ... 78
3.2.7. Особые экономические интересы ... 81
3.2.8. Устья рек ... 81
3.2.9. Порты и рейды ... 82
3.3. Правовой режим внутренних вод ... 82
3.4. Правовой режим территориального моря ... 82
3.4.1. Законодательная практика государств по вопросам установления пространственных пределов и правового режима территориального моря ... 85
3.4.2. Виды проходов судов (кораблей) через территориальное море иностранного государства ... 89
3.4.3. Юрисдикция прибрежного государства в отношении судов, совершающих мирный проход ... 96
3.5. Понятие и правовой режим прилежащих зон ... 102
3.6. Архипелажные воды ... 103
3.7. Исключительные экономические зоны ... 104
3.8. Обязанности государства по официальному опубликованию географических характеристик морских границ и иных данных, имеющих отношение к морскому законодательству ... 107
3.9. Правовой режим проливов и каналов, используемых для международного судоходства ... 111
3.9.1. Классификация проливов по правовым признакам ... 112
3.9.2. Транзитный проход ... 112
3.9.3. Мирный проход ... 114

3.9.4. Правовой режим «архипелажного прохода» ... 115
3.9.5. Проливы со специальным правовым режимом ... 117
Балтийские проливы ... 117
Черноморские проливы ... 121
Керченский пролив ... 128
3.9.6. Режим плавания в международных каналах ... 133
3.10. Правовой режим морского дна ... 143
3.10.1. Континентальный шельф ... 147
3.10.2. Международный район морского дна ... 156
3.11. Практика делимитации морских пространств и континентального шельфа ... 161
3.12. Открытое море ... 190
3.12.1. Свободы открытого моря ... 190
3.12.2. Статус судов и обязанности государства флага ... 191
3.12.3. Противоправные действия в открытом море ... 193
3.13. Замкнутые и полузамкнутые моря ... 197
3.14. Государства, не имеющие выхода к морю ... 210
3.15. Правовой режим приполярных пространств ... 211
3.15.1. Арктика ... 211
3.15.2. Антарктика ... 224
3.15.3. Арктическое судоходство ... 230
Северный морской путь ... 230
Северо-западный проход ... 246
Глава 4. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ОБЪЕКТОВ ... 248
4.1. Международно-правовое содержание понятия «морское судно» ... 249
4.2. Международно-правовой статус морских судов ... 259
Правила, применяемые ко всем судам ... 262
Правила, применяемые к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях ... 265
Правила, применяемые к государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях ... 267
Иммунитет морских судов ... 268
Экстратерриториальность морских судов ... 269
4.3. Международно-правовой статус искусственно сооруженных конструкций и оборудования, выставляемого в море и на морском дне ... 286
4.4. Правовой статус затонувших объектов ... 294
Глава 5. МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ... 304
5.1. Общие вопросы обеспечения безопасности судоходства и иных форм эксплуатации морских пространств ... 304
5.1.1. Международно-правовые требования к конструкции и оборудованию судов. ... 304
5.1.2. Международно-правовые основы организации обеспечения безопасности мореплавания ... 309
5.1.3. Требования по подготовке экипажей ... 310
5.1.4. Международные правила предотвращения столкновения судов в море ... 311
5.1.5. Установление систем разделения движения судов в районах интенсивного судоходства ... 312
5.1.6. Международные правила связи ... 313
5.1.7. Организация распространения предостерегающей информации ... 315
5.1.8. Навигационные предупреждения ... 315
5.1.9. Извещения мореплавателям ... 319
5.1.10. Системы передачи предостерегающей информации ... 321
5.1.11. Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) ... 323
5.2. Охрана судов и портовых средств ... 332
5.3. Международно-правовое обеспечение безопасности полетов над открытым морем 336
5.4. Деятельность международных организаций по обеспечению морской безопасности 354

5.4.1. Международная морская организация (International Maritime Organization – IMO). 356
5.4.2. Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization – ICAO) ... 359
Глава 6. МОРСКОЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО ... 360
6.1. Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право ... 363
6.2. Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды ... 367
6.3. Предотвращение загрязнения с судов ... 371
6.4. Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ ... 389
6.5. Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения ... 396
6.6. Международные соглашения РФ по обеспечению экологической безопасности ... 417
Глава 7. РЫБОЛОВНОЕ ПРАВО ... 423
7.1. Основные объекты рыболовного права ... 424
7.1.1. Морская фауна ... 425
7.1.2. Орудия лова и виды рыболовства ... 434
7.2. Основные источники рыболовного права и правовая регламентация промысловой деятельности ... 442
7.2.1. Атлантический регион ... 450
7.2.2. Тихоокеанский регион ... 467
7.2.3. Индийский и Антарктический регионы ... 487
7.3. Правовое регулирование защиты и сохранения морских млекопитающих ... 491
7.4. Биологическое разнообразие морской среды ... 497
Глава 8. МОРСКИЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ... 503
8.1. Правовые основы проведения морских научных исследований ... 503
8.2. Разработка и передача морской технологии ... 508
8.3. Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ ... 510
Глава 9. ВОЕННО-МОРСКОЕ ПРАВО ... 513
9.1. Понятие военно-морского права ... 514
9.2. Международные договоры, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности ... 517
9.3. Право на применение силы ... 522
9.4. Правовое регулирование ведения военных операций на море ... 529
9.4.1. Зоны ведения военных действий ... 530
9.4.2. Правовой статус боевых средств и объектов нападения ... 542
9.4.3. Формы вооруженной борьбы на море ... 554
9.5. Правовое регулирование военно-морской деятельности в мирное время ... 558
9.5.1. Предотвращение инцидентов и опасной ВМД ... 558
9.5.2. Военно-морские операции невоенного характера ... 565
9.5.3. Миротворческие операции ... 568
9.6. Регламентация применения ВМФ в российских правовых источниках ... 574
Глава 10. ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА МОРЕ ... 580
10.1. Пиратство и вооруженный разбой против судов ... 580
10.2. Торговля людьми ... 591
10.3. Незаконный ввоз мигрантов ... 592
10.4. Незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ ... 593
10.5. Несанкционированное вещание из открытого моря ... 594
10.6 Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода ... 594
Глава 11. РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ ... 597
11.1. Международный суд ООН ... 598
11.2. Коммерческий арбитраж ... 602
11.3. Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ ... 610
11.4. Международный Трибунал ООН по морскому праву ... 618

ЧАСТЬ II. МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО
Глава 12. ПОНЯТИЕ «МОРСКОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО» И ЕГО ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ... 626
Глава 13. УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА ... 631
Глава 14. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МОРСКОГО СУДНА, ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО В КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ ... 634
Глава 15. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ СУДОВОГО ЭКИПАЖА ... 647
15.1. Порядок комплектования и условия службы членов экипажа ... 648
15.2. Правовое положение капитана ... 665
15.2.1. Обязанности капитанов судов, вытекающие из требований норм международного права, направленных на обеспечение безопасности мореплавания ... 665
Глава 16. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ... 672
16.1. Правовое регулирование перевозки грузов ... 678
16.2. Товарораспределительные документы в международном транспортном обороте 688
16.3. Модальные перевозки грузов ... 694
16.4. Море + ... 699
16.5. Иностранная практика ... 704
Глава 17. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ МОРЕМ... 709
Глава 18. АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ ... 712
Глава 19. АВАРИЯ ... 720
Глава 20. МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ ... 723
ЧАСТЬ III. МОРСКОЕ ПРАВО РОССИИ
Глава 21. РОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ... 732
21.1. Правовой режим российских морских пространств и континентального шельфа. 765
21.2. Правовой режим внутренних водных пространств ... 798
Глава 22. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ ... 819
Глава 23. МОРСКОЕ СУДНО КАК ОБЪЕКТ СОБСТВЕННОСТИ ... 829
Глава 24. ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭКИПАЖА ... 841
24.1. Требования, предъявляемые к экипажу ... 842
24.2. Права и обязанности капитана судна ... 843
Глава 25. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ ... 846
25.1. Государственный портовый контроль ... 847
25.2. Лоцманское обеспечение ... 851
Глава 26. ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ ПРАКТИКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА ... 858
26.1. Договор морской перевозки груза ... 858
26.2. Договор морской перевозки пассажира ... 868
26.3. Договор фрахтования ... 872
26.4. Договор буксировки ... 875
26.5. Договор морского страхования ... 877
26.6. Договор морского посредничества ... 882
26.7. Договор морского агентирования ... 883
Глава 27. ОБЩАЯ АВАРИЯ ... 884
Глава 28. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ ... 889
Глава 29. МОРСКОЙ ЗАЛОГ СУДНА И ИПОТЕКА ... 895
Глава 30 АРЕСТ СУДНА ... 900
Глава 31. МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ, ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ ... 903
Глава 32. РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ РЕГИСТРЫ ... 907
Глава 33. ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ ... 911
Заключение ... 916
Литература ... 918
Приложения ... 934

CONTENT
OCEAN LAW

Preface X
Introduction 1
BOOK 1. INTERNATIONAL LAW OF THE SEA
Chapter 1. INTERNATIONAL LAW AND MODERN CONCEPT OF MARITIME SECURITY 15
1.1. National interests and international security 15
1.2. Maritime security 16
1.3. Maritime doctrine of the Russian Federation 23
Chapter 2. FUNDAMENTALS OF INTERNATIONAL LAW OF THE SEA 34
2.1. Origin and codification of the Law of the sea 34
2.2. Notions, principles and norms of the Law of the sea and Maritime law 50
2.3. Subjects, objects and sources of the Law of the sea and Maritime law 58
Chapter 3. LEGAL REGIME OF MARITIME SPACES 64
3.1. The concept of «internal waters» and «territorial sea» 64
3.1.1. Territorial waters boundaries 64
3.1.2. Normal baselines 67
3.1.3. Straight baselines 68
3.1.4. Baselines length 71
3.2. Impact of the geographical characteristics of the coast on the baselines determination . 71
3.2.1. Unstable coast line 71
3.2.2. Islands located in immediate vicinity with the coast 72
3.2.3. Inconstancy of a coastline due to the deltas and other natural features 74
3.2.4. Low-tide elevations 75
3.2.5. Bays 76
3.2.6. Historic bays 78
3.2.7. Special economic interests 81
3.2.8. Mouths of rivers 81
3.2.9. Ports and roadsteads 82
3.3. Legal status of the internal waters 82
3.4. Legal status of the territorial sea 82
3.4.1. States legislative practice on the establishment of the limits for the maritime spaces 85
3.4.2. The concept and types of passages through the territorial sea of the foreign state..... 89
3.4.3 Jurisdiction of coastal states regarding innocent passages 96
3.5. The concept and legal regime of contiguous zones..... 102
3.6. Archipelagic waters 103
3.7. Exclusive economic zones..... 104
3.8. Responsibilities of states on official publishing of its boundaries at sea 107
3.9. Legal regime of the international straits and canals 111
3.9.1. Legal classification of international straits 112
3.9.2. Legal status of "transit passage" 112
3.9.3. Legal status of "innocent passage" 114
3.9.4. Legal status of "archipelago passage" 115
3.9.5. Straits with special legal regimes 117
The Baltic Straits 117
The Black Sea Straits..... 121
The Kerch strait 128
3.9.6. International canals – rules for navigation 133
3.10. Legal regime of the sea-bed 143
3.10.1. Continental shelf 147
3.10.2. The Area 156
3.11. Delimitation practice of the continental shelf 161
3.12. High Seas 190
3.12.1 Freedom of the high seas 190

3.12.2 Status of ships and responsibilities of the flag states ... 191
3.12.3 Unlawful acts in High seas ... 193
3.13. Enclosed and semi-enclosed seas ... 197
3.14. Land-locked States ... 210
3.15. Legal status of Polar spaces ... 211
3.15.1 Arctic ... 211
3.15.2 Antarctic ... 224
3.15.3 Arctic navigation ... 230
North-West Arctic sea route ... 230
North-East sea route ... 246
Chapter 4. INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF SEA OBJECTS ... 248
4.1. Legal content of the notion "seagoing vessel" ... 249
4.2 International law status of seagoing vessels (ships) warships and government ships operated for noncommercial purposes legal status of vessels operated for commercial purpose the "extraterritoriality concept" ... 259
4.3. Legal status of equipment installed in high seas and sea-bed ... 286
4.4. Legal status of sunken ships and other objects ... 294
Chapter 5. SAFETY AT SEA ... 304
5.1. General aspects of navigation safety and other forms of operating at sea ... 304
5.1.1. International legal requirements to ships construction and equipment ... 304
5.1.2. International legislation of navigation safety ... 309
5.1.3. Crew training Requirements ... 310
5.1.4. International rules for prevention collisions at sea ... 311
5.1.5. Ships traffic separation systems ... 312
5.1.6. International rules for communication at sea ... 313
5.1.7. International regulations for warning information distribution ... 315
5.1.8. Navigation warnings ... 315
5.1.9. Notifications for navigators ... 319
5.1.10. Systems of warning information transmission ... 321
5.1.11. Global Maritime Distress & Safety System (GMDSS) ... 323
5.2. Port security ... 332
5.3. Safety of overflight ... 336
5.4 Activity of International organizations for maintenance safety at sea ... 354
5.4.1. International Maritime Organization ... 356
5.4.2. International Civil Aviation Organization ... 359
Chapter 6. MARINE ENVIRONMENTAL LAW ... 360
6.1. General characteristics of environmental law norms ... 363
6.2. Pollution prevention and preservation of marine environment ... 367
6.3. Prevention of marine environment from pollution from the ships ... 371
6.4. Control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal ... 389
6.5. Regional arrangements for marine environment protection ... 396
6.6. Agreements between Russia and foreign states for pollution prevention of marine environment ... 417
Chapter 7. FISHERY LAW ... 423
7.1. Main objects of fishery law ... 424
7.1.1. Sea fauna ... 425
7.1.2. Fishing gear and fishery types ... 434
7.2. Main sources of Fishery law and legal regulations for fishery ... 442
7.2.1. Atlantic region ... 450
7.2.2. Pacific region ... 467
7.2.3. Indian and Antarctic oceans regions ... 487
7.3. Legal regulations for protection and preservation of marine mammals ... 491
7.4. Biodiversity of marine environment ... 497
Chapter 8. MARITIME SCIENTIFIC RESEARCH ... 503
8.1. International Law regulations for marine scientific research ... 503
8.2. Maritime technologies elaboration and transmission of ... 508

8.3. Regulations on inquiries for maritime scientific research in the exclusive economic zone of Russian Federation 510
Chapter 9. LAW OF NAVAL OPERATIONS 513
9.1. The law of Naval operations concept and its main sources 514
9.2. Enforcement of Global and Regional security and International law 517
9.3 Right of use of force 522
9.4. Laws and customs of naval warfare 529
9.4.1. Naval War zones 530
9.4.2. Modern legal status of means and naval warfare 542
9.4.3. Legal limitations for forms and methods of naval warfare 554
9.5. Legislation of naval operations in peace time 558
9.5.1. Prevention of incidents and dangerous naval activity 558
9.5.2. Non-combat naval operations 565
9.5.3 Peacekeeping operations 568
9.6. Russian legislations for use of Naval forces 574
Chapter 10. UNLAWFUL ACTIVITY AT SEA 580
10.1. Piracy and armed robbery 580
10.2. Smuggling of migrants 591
10.3. Stowaways 592
10.4. Illicit traffic of narcotic drugs or psychotropic substances 593
10.5. Breaking or injury of submarine cable or pipeline 594
Chapter 11. SETTLEMENT OF DISPUTES 597
11.1. The UN International court 598
11.2. Commercial arbitration 602
11.3. UNCITRAL 610
11.4. The UN Tribunal for the law of the sea 618
BOOK II. INTERNATIONAL MARITIME LAW
Chapter 12. THE ORIGIN OF INTERNATIONAL MARITIME LAW AND ITS SOURCES 626
Chapter 13. SIMPLIFICATION OF FORMALITIES IN INTERNATIONAL SHIPPING 631
Chapter 14. LEGAL STATUS OF COMMERCIAL VESSEL 634
Chapter 15. LEGAL STATUS OF CREW MEMBERS 647
15.1. Recruitment procedure and rules for conditions of service 648
15.2. Captain's legal status 665
15.2.1. Captain's duties for providing navigation safety 665
Chapter 16. LEGAL REGIME OF CARRIAGE GOODS BY SEA 672
16.1. Legal regulations for cargo transportation by sea 678
16.2. Bill of lading and other documents used in foreign trade 688
16.3. Multi-modal transportation of goods 694
16.4. Sea+ 699
16.5. Foreign state practice in regulation of carriage goods by se 704
Chapter 17. LEGAL REGIME OF PASSENGERS TRANSPORTATION BY SEA 709
Chapter 18. SHIPS' AGENCY SERVICE 712
Chapter 19. AVERAGE 720
Chapter 20. MARINE INSURANCE 723
BOOK III. MARITIME LAW OF RUSSIAN FEDERATION
Chapter 21. RUSSIAN MARITIME LEGISLATION 732
21.1. Legal regime of Russian maritime spaces and sea bed 765
21.2. Legal regime of internal waters 798
Chapter 22. ORGANIZATIONAL AND LEGAL GROUNDS FOR SHIPPING MANAGEMENT 819
Chapter 23. VESSEL AS AN OBJECT OF PURCHASE AND SALE 829
Chapter 24. LEGAL STATUS OF THE CREW 841
24.1. Legal requirements for crew members 842

24.2. Captain's rights and obligations ... 843
Chapter 25. LEGAL BASIS OF SEA PORTS ACTIVITY ... 846
25.1. State port control ... 847
25.2. Pilot maintenance ... 851
Chapter 26. CONTRACTS IN COMMERCIAL SHIPPING ... 858
26.1. Contract for cargo carriage by sea ... 858
26.2. Contract for carriage of passengers and their luggage by sea ... 868
26.3. Freight ... 872
26.4. TOWAGE CONTRACT ... 875
26.5. Maritime lien (mortgage) ... 877
26.6. Marine brokers ... 882
26.7. Marine agents ... 883
Chapter 27. GENERAL AVERAGE ... 884
Chapter 28. LIABILITY FOR OPERATING RULES VIOLATION ... 889
Chapter 29. MORTGAGE ... 895
Chapter 30. SHIP'S ARREST ... 900
Chapter 31. PROTESTS, CLAIMS AND SUITS ... 903
Chapter 32. RUSSIAN MARINE AND RIVER REGISTRY ... 907
Chapter 33. SETTLEMENT OF MARINE DISPUTES' ... 911
Conclusion ... 916
References ... 918
Supplements ... 934

ПЕРЕЧЕНЬ СОКРАЩЕНИЙ

АКОПС – Консультативный комитет по защите моря
АПФИК – Азиатско-тихоокеанская комиссия по рыболовству
АСЕАН – Ассоциация государств Юго-Восточной Азии
ВЕКАФК – Комиссия по рыболовству в Центрально-Западной Атлантике
ВОЗ – Всемирная организация здравоохранения
ГИС – Географическая информационная система
ГМССБ – Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности
ГСНО – Глобальная система наблюдений за океаном
ИКЕС – Международный совет по исследованию моря
ИККАТ – Международная комиссия по сохранению атлантических тунцов
ИМСО – Международная организация подвижной спутниковой связи (ранее – ИНМАРСАТ)
ИОТК – Комиссия по индоокеанскому тунцу
КБМ – Комитет по безопасности на море (ІМО)
КЗМС – Комитет по защите морской среды (ІМО)
КМП-82 – Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.
МАГАТЭ – Международное агентство по атомной энергии
МАРПОЛ (MARPOL) 73/78 – Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная Протоколом к ней 1978 г.
МГО (ІНО) – Международная гидрографическая организация
МКУБ – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью)
МОК – Межправительственная океанографическая комиссия (ЮНЕСКО)
МППСС – Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г.
НАФО – Организация по рыболовству в северо-западной части Атлантического океана
НРП – Незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный промысел
ОСПАР – Комиссия по защите морской среды Северо-Восточной Атлантики
ПРООН – Программа развития Организации Объединенных Наций
СМС – Система мониторинга судов
СОЛАС (SOLAS) – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море
СРД – Система (схема) разделения движения
ХЕЛКОМ – Комиссия (Хельсинкская) по защите морской среды Балтийского моря
ЭКЛАК – Экономическая комиссия для Латинской Америки и Карибского бассейна
ЮНЕП – Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
ЮНИДО – Организация Объединенных Наций по промышленному развитию
ЮНКТАД – Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию
WGS-84 – Всемирная геодезическая система 84
ЯЭУ -Ядерная энергетическая установка

ПРЕДИСЛОВИЕ

16 ноября 2004 г. исполнилось 10 лет с момента вступления Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в силу. На декабрь 2005 г. участниками Конвенции являются 149 стран из немногим более двухсот государств мира, что делает ее воистину универсальным договорным международно-правовым источником. Веками складывающиеся международные обычаи усилиями политиков, дипломатов, юристов и технических экспертов воплотились в международный договор, который с началом нового тысячелетия будет определять основные принципы международного морепользования.

Безусловно, международные правоотношения, складывающиеся по поводу использования морских пространств, динамично развиваются и не могут уместиться в рамках одного договорного источника. Настоящая публикация исследует морские правоотношения в их многообразии и включает рассмотрение не только их публично-правовых, но и частноправовых аспектов.

Современное морское право все больше становится междисциплинарной наукой, правовые положения которой базируются на естественно-научных знаниях, включая последние достижения морской биологии и геологии, гидрографии и метеорологии, навигации и картографии. И в этой связи следует заметить, что опыт морской службы и длительная научная карьера автора как нельзя лучше позволяют сочетать применение опыта морской практики и научных познаний для глубокого и всестороннего анализа международно-правовых источников, проведенного в рамках настоящего издания.

Уверен, что настоящая публикация внесет существенный вклад в развитие российской международно-правовой науки и послужит добротным источником знаний для всех категорий читателей, интересующихся морским правом.

Анатолий Л. Колодкин,
Судья Международного Трибунала ООН по морскому праву,
Президент Российской ассоциации международного права и морского права,
Заслуженный деятель науки Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор

Памяти моего деда, военного моряка-гидрографа,
п о с в я щ а ю

ВСТУПЛЕНИЕ

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 новыми географическими титулами и мировым могуществом.

Однако какой бы ни была картина морского пейзажа сегодня, она явно выглядит небезмятежной. Долгие годы Человечество эксплуатировало океанские пространства, только лишь недавно осознав, что это истощаемый ресурс, которому угрожает множество факторов, связанных с человеческой деятельностью. Среди них проблемы загрязнения Мирового океана, сокращение его биоресурсов, чрезмерное давление как на транспортную среду, вызванное крупными изменениями в индустрии и экономике судоходства. Развитие морской техники и активное проведение морских научных исследований привело к тому, что становятся доступными ресурсы континентального шельфа и водных глубин удаленных районов, однако и это наряду с традиционными проблемами экологического характера порождает массу проблем, 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. Несомненным успехом мирового сообщества стало подписание в 1982 г. Конвенции ООН по морскому праву * и последующих компромиссов, достигнутых с целью облегчения и ускорения ратификации Конвенции большинством государств путем подписания двух соглашений: Соглашения об осуществлении Части XI 1994 г., которое вступило в силу 28 июля 1996 г., и Соглашение по осуществлению положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г. (см. Приложение I) **.

Наряду с упомянутой выше Конвенцией, на всемирном и региональном уровнях насчитывается более 450 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 стороны, 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 препятст-

---

* Далее – КМП-82.

** Далее – Соглашение по рыбным запасам 1995 г.

вует 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»*.

Принятие КМП-82, хотя и не разрешило разом все делимитационные проблемы на море, однако, 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 ранее годами существовавшие противоречия по делимитации морских границ. Например:

а) в Африке – Соглашение между Нигерией и Сан-Томе и Принсипи от 29 августа 2000 г., посвященное спорному вопросу 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 – морское соглашение между Оманом и Пакистаном (предусматривающее делимитацию морских границ), 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 Правительством Турецкой Республики и Правительством Грузии о подтверждении морских границ между ними в Черном море, заключенный 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 заключенному на его основании Соглашению от 22 октября 1981 г. о континентальном шельфе между Ян-Майеном и Исландией, Дополнительный протокол (также 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 Ян-Майеном и Гренландией и границы между рыболовными зонами в этом районе;

г) в Северной Америке – Договор между Правительством Соединенных Штатов Америки и Правительством Мексиканских Соединенных Штатов о делимитации континентального шельфа в западной части Мексиканского залива за пределами 200 морских миль от 9 июня 2000 г.

Притом, что заключено значительное число соглашений о делимитации морских границ, дающих богатое представление о практике государств, подсчитано, что приблизительно еще в 100 точках планеты делимитация морских границ требует урегулирования***. Так, например, имеются разногласия между Марокко и Испанией (район Канарских островов), между Китаем и Японией, Исламской Республикой Иран и Ку-

---

* См.: A/56/58 UN 9 March 2001.

** См. Приложение 2 (приведенная в приложении 2 таблица не обязательно отражает самые последние данные из-за нерегулярного поступления новой информации от правительств и опубликования ее в справочниках ООН).

*** См.: A/56/58 UN 9 March 2001, с. 17.

вейтом; между Барбадосом и Тринидад и Тобаго, Кубой и Гондурасом, Гайаной и Суринамом, Гайаной и Венесуэллой; Румынией и Украиной (Черное море), Российской Федерацией и Норвегией.

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. Среди примеров закон Бельгии «Об исключительной экономической зоне Бельгии в Северном море», принятый 22 апреля 1999 г.; закон «Об установлении исключительной экономической зоны Королевства Нидерландов от 27 мая 1999 г, сопровождавшийся указом от 13 марта 2000 г., в котором определялись внешние границы исключительной экономической зоны Нидерландов; норвежский закон № 72 «О нефтепромысловой деятельности» от 29 ноября 1996 г.; Федеральный закон РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г.; Федеральный закон РФ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г.; закон США о Мировом океане 2000 г. Что касается Латинской Америки и Карибского бассейна, то, например, Гондурас указом 172-99 от 30 октября 1999 г. принял Акт о морских районах Гондураса, а другим актом от 21 марта 2000 г. установил свои исходные линии*. В Азиатско-Тихоокеанском регионе Австралия приняла 29 августа 2000 г. прокламацию относительно положений Закона о морях и находящихся под водой участках суши 1973 г.

Другая проблема морского права - проблема регламентации мореплавания находится, в основном, под патронажем Морской Международной Организации (англ. – International Maritime Organization)**. Под эгидой этой организации 158 государств участвуют в разработке правил и стандартов, регламентирующих морское судоходство. В настоящее время в основных конвенциях ИМО участвует от 110 до 143 государств (в зависимости от договора) и поскольку общий уровень признания этих конвенций, главным образом связан с их осуществлением государствами флага, крайне важно отметить, что государства-участники этих конвенций во всех случаях представляют более 90% мирового торгового флота***.

Сегодня ИМО является основной международной организацией, которая рассматривает и устанавливает правила по обеспечению безопасности судоходства, принимает международные нормы и стандарты по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, включая принятие требований в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов, их подготовки и дипломирования.****

ИМО систематически совершенствует международную нормативную базу, имеющую отношение к безопасности на море. Только с начала столетия приняты поправки к следующим кодексам: Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (МКХ), Международному кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (МКГ), Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические

---

* Некоторые элементы этого гондурасского законодательства были в двустороннем порядке опротестованы Гватемалой, Никарагуа и Сальвадором.

** Далее – ИМО.

*** См.: A/56/58 UN 9 March 2001, c. 26.

**** По оценкам ИМО, около 80 процентов случаев гибели людей на море в определенной степени вызваны ошибкой человека.

грузы наливом (КХ) и Кодексу постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом (КГ).

Несомненным достижением ИМО явилось принятие такого документа, как Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), который был введен в 1965 г. в качестве единообразного международного кодекса морской перевозки опасных грузов и охватывает такие вопросы, как упаковка, перевозка контейнеров и укладка несовместимых веществ. Этот документ был недавно пересмотрен и изменен в плане его формата, что позволило сделать его более легким для восприятия*. На своей 73-й сессии Комиссии по безопасности мореплавания было решено сделать МКМПОГ обязательным, установив 1 января 2004 г. в качестве даты его вступления в силу (хотя некоторые правила по-прежнему будут носить рекомендательный характер).

Существенно дополняют современные нормы морского права и документы, принимаемые в рамках Международной Организации Труда (International Trade Organization – ITO). Формирование глобального рынка труда для моряков фактически изменило индустрию судоходства, превратив ее в первую подлинно всемирную индустрию. В январе 2001 г. 29-я сессия Совместной морской комиссии ITO приняла соглашение, получившее известность как Женевское соглашение, направленное на повышение безопасности и улучшение условий труда в морской индустрии. Комиссия постановила, что существующие морские документы ITO следует консолидировать и обновить, приняв единую рамочную конвенцию по стандартам труда на море. В целях обеспечения приемлемых стандартов труда и условий жизни для моряков всех стран и на всех торговых флотах такой подход предполагает более логичную и гибкую структуру морских трудовых документов и более упорядоченный процесс их обновления**.

Между тем, в докладе Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (англ. – Food and Agriculture Organization – FAO) о состоянии мирового рыбного промысла и аквакультуры в 2000 г. говорится о том, что морское рыболовство, в ходе которого ежедневно погибает более 70 человек, возможно, является наиболее опасной профессией в мире***. По оценкам ITO, в мире ежегодно погибает 24 000 моряков, и этот показатель можно считать заниженным, поскольку лишь небольшое число стран ведет точный учет профессиональной смертности в их рыбном хозяйстве.

В документах FAO мы находим, что более 97 % из 15 млн. рыбаков во всем мире работает на судах длиной менее 24 метров, и поэтому на них не распространяется действие соответствующих международных конвенций и руководств****. Там, где прибрежные ресурсы истощены, рыбакам приходится вести промысел вдали от берегов, иногда в течение продолжительного периода времени и зачастую на предназначенных для прибрежного рыболовства судах, которые не соответствуют требованиям безопасности*****.

Среди международных организаций, под эгидой которых разрабатываются и принимаются международные стандарты по морепользованию, следует назвать и Ме-

---

* См.: доклад 72-й сессии КБМ, документ MSC 72/23.

** См.: A/56/58 UN 9 March 2001, с. 26.

*** См. сайт FAO: www.fao.org/DOCREP/003/X8002E/X8002E00.htm.

**** FAO Press release 01/02.

***** В развивающихся странах основными причинами гибели людей являются некачественное проектирование и конструкция рыболовных судов, отсутствие спасательного оборудования и ненадлежащие, устаревшие или необеспеченные адекватным выполнением нормы. За один день в ноябре 1996 г. во время сильного циклона в Индии погибло свыше 1400 моряков из-за дефектной конструкции траулеров и отсутствия осведомленности о том, насколько серьезна была опасность.

ждународное агентство по атомной энергетике (англ. – International Atomic Energy Agency), которое компетентно в области организации перевозок высокорадиоактивных грузов (в частности, в том, что касается их упаковки, обработки, хранения и получения). Правила безопасной перевозки радиоактивных материалов МАГАТЭ применяются ко всем транспортным операциям, в том числе и морским.

Нормативный массив морского права дополняется и документами, издаваемыми Международной гидрографической организацией (англ.- International Hydrographic Organization), которая в интересах обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды публикует данные, полученные в результате гидрографической съемки, используемые при корректуре морских (электронных и бумажных) и составлении батиметрических карт и в иных продуктах. Если развитые страны, в которых имеются давно сложившиеся гидрографические службы, обладают такой информацией, то многие другие нуждаются в помощи в этой области. К географическим районам, где необходимо улучшить координацию и сотрудничество в интересах безопасности судоходства и защиты морской среды, относятся западные тихоокеанские острова, Южная Азия, Персидский залив, Красное море, юг Африки, Западная и Центральная Африка, Южное Средиземноморье, Черное море, Балтийское море и Центральная Америка с Карибским бассейном*.

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. Метеорологические и океанографические наблюдения, производимые в море судами и передаваемые на берег в реальном масштабе времени, являются неотъемлемым компонентом общей системы безопасности на море.

Увеличение спроса на минеральные ресурсы перемещает разведку и разработку морских месторождений в глубоководные районы и отдаленные труднодоступные места, в которых в прошлом поиск и разведка почти не велись. То, что еще недавно казалось фантастикой, становится вполне реальным: уже сегодня достигнуты показатели глубины в 6079 футов (1853 метра) для морской добычи и 8016 футов (2443 метра) для морского поискового бурения. Во всемирном масштабе морская нефтегазодобывающая промышленность сосредоточена на трех глубоководных участках или районах, в которых ведется разведка и добыча: Мексиканский залив, Бразилия и Западная Африка. Помимо этой «большой тройки», свою глубоководную деятельность активизируют и другие страны. Россия начинает разработку арктического месторождения «Приразломное» (на шельфе Баренцева моря)**. Недавно важные находки в своих относительно слабоизученных глубоководных районах сделали Индонезия и Египет. Первые глубоководные открытия сделали также Израиль, Малайзия и Индия. Продолжают исследования и другие страны, например Турция, Австралия, Новая Зеландия и Норвегия. Перспективы сделать открытия на больших глубинах имеют, по-видимому, также Дания (Фарерские острова), Гренландия и Гайана. С другой стороны, необходимо

---

* Еще в 1998 г. Генеральная Ассамблея ООН в пункте 21 своей резолюции 53/32 предложила государствам сотрудничать в проведении гидрографических съемок и организации навигационных услуг для обеспечения безопасности судоходства, а также обеспечивать максимальное единообразие карт и навигационных публикаций и координировать свою деятельность, с тем чтобы гидрографическая и навигационная информация поступала в масштабах всего мира.

** По данным ООН, в недрах под водой полярных морей сосредоточены огромные запасы нефти и природного газа (A/56/58 UN 9 March 2001, с. 86).

отметить, что во многих случаях делимитация морских границ остается потенциальным источником конфликтов при разработке морских месторождений нефти и газа.

После принятия КМП-82 ООН не снижает своего внимания к морской проблематике. Генеральная Ассамблея ООН ежегодно проводит обзор всех важных событий, затрагивающих Мировой океан и морское право, опираясь на материалы ежегодных докладов, составляемых Генеральным секретарем. Кроме этого, начиная с 1999 г. Комиссия по устойчивому развитию Мирового океана (на основании резолюции 54/33 от 24 ноября 1999 г.) предпринимает усилия по обеспечению открытого неофициального консультативного процесса и обзора событий, относящихся к проблемам океана.

Вопросы, затрагиваемые ООН при обсуждении проблем океана, весьма обширны. Здесь и безопасность мореплавания, и морская наука, разработка и передача морской технологии, координация и сотрудничество в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Однако две проблемы чаще других слышатся на международных форумах – проблема незаконного, несообщаемого и нерегулируемого 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 ИМО, осуществляется обеспечение охраны района от судоходства), в некоторых случаях они наделяются вполне определенным правовым статусом (например, «особого района», «особо уязвимого морского района» или «заповедного района» 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 около сотни соглашений, добавлений и протоколов к ним по вопросам предотвращения загрязнения отдельных морских районов **.

В последнее время становится универсальным мнение о том, что установление статуса «охраняемый район моря» является главным инструментом, способствующим сохранению биологических видов и восстановлению здоровья морских экосистем. Они могут быть небольшими или крупными, могут предусматривать различные правовые режимы использования – от строгой защиты до допустимости различных видов деятельности, но их установление позволит контролировать морепользование и предотвращать непоправимый ущерб морской среде. Уже сегодня мы можем выделить такие регионы, как Восточная Африка, Большой Карибский район, Средиземноморье и юго-восточная часть Тихого океана, где прибрежными странами предпринимаются конкретные договорные меры по регламентации эксплуатации указанных пространств. К числу других регионов, в которых созданы особые режимы для обеспечения защиты и сохранения морских районов, относятся Антарктика, район Балтийского моря и Северо-Восточная Атлантика. Имеются и другие региональные соглашения, которые обеспечивают более общую защиту отдельных биологических видов и сред обитания. К ним относятся: Африканская конвенция об охране природы и природных ресурсов, Соглашение АСЕАН об охране природы и природных ресурсов и Конвенция об охране природы в южной части Тихого океана. Кроме того, целый ряд региональных соглашений по рыболовству предусматривает создание природоохранных режимов, применимых к конкретным морским районам для управления соответствующими ресурсами.

---

* См.: Приложение 4.

** См.: Приложение 5.

Уже этот не претендующий на полноту перечень проблем и факторов, влияющих на организацию использования морских пространств, позволяет сделать вывод о значительности объема проблем морепользования. Большинство из них сегодня «на столе» ООН и многих международных организаций и национальных институтов, исследующих, в том числе, и правовые аспекты регулирования использования ресурсов Мирового океана.

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.

Составленный Петром I Морской устав (1720 г.) стал одним из первых нормативных источников российского морского права, последователем которого стал Устав о купеческом водоходстве 1781 г. С начала восемнадцатого столетия Российское торговое уложение корректируется и хотя новый Устав (1814 г.) был, в основном, сводом постановлений преимущественно торгово-публичного права, в нем все же нашли воплощение положения торгового частного права, особенно «морской торговле свойственных».

Учебников или монографий, охватывающих всю систему международного права, на русском языке долгое время не было. По-видимому, на роль первого такого издания мог бы претендовать «Курс международного права» профессора Д.И. Каченовского (Харьков, 1863), хотя до конца и не завершенный*.

Первым полным изложением на русском языке всей системы международного права следует признать труд профессора Ф. Мартенса «Современное международное право цивилизованных народов» (СПб., 1882–1883) **. В 1900 г. издается «Международное право» Л.А. Комаровского и в 1902 г. – перевод с немецкого Ф. Листа «Международное право в систематическом изложении».

Нельзя сказать, что в этих книгах морскому праву было уделено значительное внимание, но важно то обстоятельство, что это были первые полные систематические изложения международного права.

Одной из первых книг, появившихся в России в конце XVIII столетия, посвященная исследованию морского права, была книга Морское международное право (перевод с фр.: Regles internationale et diplomatic de la mar), написанная французским капитаном Т. Ортоланом, которая впервые была издана во Франции в 1864 г. Вплоть до первой мировой войны крупных исследований в области морского права не предпринималось. Отдельные аспекты, имеющие морскую проблематику, затрагивались в трудах А. Новоземова (Обозрение трактатов о морском торговом нейтралитете. СПб., 1854), Л.А. Комаровского*** (Обзор современной литературы по международному праву. М., 1887, Основные вопросы науки международного права. М., 1895), В.Д. Спасовича (О правах нейтрального флага и нейтрального груза. СПб., 1851), Д.И. Каченов-

---

* Примечательно, однако, что диссертации Д.И. Каченовского на степень магистра была посвящена морской проблематике - «О владычестве над морями»; то же самое можно сказать и о докторской: «О каперах и призовом судопроизводстве» (ее англоязычная версия (англ. – «Prize-law, particularly with reference to the duties and obligations of belligerents and neutrals» была опубликована в Лейпциге в 1867 г.).

** Фридрих Фромгольд Мартенс (1845–1909) в 1871 г. возглавил кафедру Международного права (преобразованную в 1863 г. из кафедры Общенародного права и дипломатии) Санкт-Петербургского университета.

*** Профессор кафедры Международного права Московского университета с 1868 г.

ского (О каперах и призовом судопроизводстве. М., 1855), Ф. Мартенса (О праве частной собственности во время войны. СПб., 1869, Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. СПб., 1874), Кантакузена (графа Сперанского) (Опыт определения военной контрабанды. Одесса, 1875), В.П. Даневского * (Исторический очерк нейтралитета и критика парижской морской декларации. 1879), И.А. Ивановского ** (Женевская конвенция. Одесса, 1884, Женевская конвенция и право войны. Одесса, 1891), П.Е. Казанского (Договорные реки. Казань, 1895)***.

С конца XVIII столетия, наряду с кафедрой Санкт-Петербургского университета, наиболее авторитетным центром изучения и развития морского права в России становится Николаевская морская академия. Одним из основоположников курса морского права в академии был Иван Александрович Овчинников (1865–1917), который внес существенный вклад в развитие российской научной доктрины морского права. Выпускник Морского корпуса (1886 г.), на практике познавший многие проблемы практического применения морского права (офицером флота участвовал в заграничном плавании), в 1893 г. окончил Военно-юридическую академию и после изучения международного права в Лозаннском университете (1894–1895 гг.) с 1896 г. преподавал международное право в Морском корпусе, а с 1897 г. – в Военно-юридической академии. Представлял Морское министерство на многих международных конференциях, с 1910 г. – ординарный профессор Николаевской морской академии, во время первой мировой войны руководил центральным справочным бюро о военнопленных при Российском Обществе Красного Креста. А. Овчинников автор таких трудов как «Военная контрабанда» (1895 г.), «Призовое право» (1897 г.), «Английская декларация о нейтралитете» (1898 г.), «Сборник действующих трактатов, конвенций и других актов, имеющих отношение к военному мореплаванию» (1901 г.) и др.

С началом советского периода исследования в области морского права в Военно-морской академии возрождались под руководством Владимира Александровича Белли (1887–1981 гг.), который привнес в развитие доктрины морского права свой опыт военного историка и практики морской службы****. Книги профессора В. Белли Борьба за Тихий океан (1929 г.), Руководство по взаимоотношениям с иностранными военными кораблями и властями, Подводные лодки и вопросы международного права, Военно-морской международно-правовой справочник (1939–1940 гг.) заложили основы, развитые в трудах Л.А. Иванащенко ***** (Современное международное морское право: режим вод и дна Мирового океана. М.: Наука, 1974, Военно-морской международно-правовой справочник, Военно-морская блокада и международное право / В кн.: Международная безопасность и Мировой океан. М.: Наука, 1982), П.Д. Бараболя, Л.А.

---

* Профессор кафедры Международного права Харьковского университета с 1877 г.

** Профессор Новороссийского университета с1889 г.; профессор кафедры государственного права Санкт-Петербургского университета с 1896 г.

*** Приват-доцент международного права в Казанском университете с 1895 г.

**** Окончив в 1906 г. Морской корпус, он был назначен минным офицером крейсера «Громобой», старшим минером линейного корабля «Цесаревич», флагманским минером дивизии Балтийского флота участвовал в первой мировой войне и даже командовал эскадренным миноносцем «Капитан Белли», названным в честь его прадеда. В 1922–1924 гг. контр-адмирал Белли – военно-морской атташе в Китае, а в 1924–1925 гг. – начальник иностранного отдела штаба РККФ, а с 1926 г. – преподаватель Военно-морской академии.

***** С 1963 г. по -1966 г. руководил в Военно-морской академии отдельной дисциплиной «Международное морское право».

Иванащенко, Д.Н. Колесник (Международно-правой режим важнейших морских проливов. М., 1966, Международное морское право. Л., 1969), В.Е. Егорьева, П.Р. Орленко и др.

Более 20 лет кафедра морского права Военно-морской академии была неразрывно связана с именем Ивана Ефимовича Тарханова, внесшего значительный вклад в развитие военно-морской составляющей морского права (Основы и сущность международного морского права / В кн.: Международное морское право. Л., 1969; Международное морское и воздушное право*. Л., 1987; Международно-правовое обеспечение деятельности ВМФ. Л., 1981), заложившего основы теории международно-правового обеспечения сил флота в повседневной и боевой деятельности (1968 г.), нашедшей в дальнейшем свое развитие в работах кафедральных ученых: П.П. Глущенко (Морская блокада), А.И. Зябкина (несанкционированное радиовещание из открытого моря), И.В. Калинина (Делимитация морских пространств и обеспечение безопасности мореплавания в районах боевых стрельб и учений), В.П. Кириленко (Предотвращение загрязнения морской среды), Ю.А. Лукичева (Деятельность военных кораблей в исключительной экономической зоне), В.Н. Михалева (Международное воздушное право), А.С. Скаридова (Право ведения операций на море), Б.А. Смыслова (Военно-морской протокол и церемониал), В.С. Солодченко (Правовое обеспечение различных аспектов деятельности сил флота).

С начала 50-х годов идеи о необходимости централизованного правового обеспечения деятельности советского ВМФ материализовались в создании на флоте системы международно-правового обеспечения во главе с Международно-правовой службой ВМФ** и Научно-исследовательским отделом по международному морскому праву, а также соответствующих специалистов на флотах и соединениях, развернутых в Мировом океане.

Период с 1964 по 1974 гг. характеризовался появлением новой правовой терминологии в руководящих документах ВМФ СССР, связанной с меняющейся политико-стратегической обстановкой в мире, характеризуемой противостоянием двух военно-политических блоков и, как следствие этого, активизацией деятельности советского ВМФ и ВМС стран НАТО в различных акваториях Мирового океана. Понятие «правовое обеспечение боевой службы» достаточно прочно вошло в отечественное морское право того времени, подробно изучалось в ВМФ и по содержанию действий, заключенных в нем, соответствовало потребностям успешного развития поставленных перед флотом задач.

Все время существования этой системы она надежно обеспечивала соблюдение интересов государства за счет своевременных и юридически обоснованных управленческих решений, принимаемых командованием. В процессе этой деятельности доктрина правового обеспечения ВМФ получила дальнейшее развитие и совершенствова-

---

* В соавторстве с В.Н. Михалевым.

** 1950 г. – Международно-правовой отдел Морского Генерального штаба; 1970 г. – Международно-правовой отдел Главного штаба ВМФ, 1983 г. – Международно-правовая служба ВМФ. Длительное время службу возглавлял известный отечественный юрист-международник Петр Демидович Бараболя (1950–1954 – старший офицер по международно-правовым вопросам Международно-правового отдела Морского Генерального штаба, 1954–1966 – старший офицер Оперативного управления Главного штаба ВМФ, 1966–1970 – Главный специалист ВМФ по морским международно-правовым вопросам, 1970–1982 – начальник Международно-правового отдела Генерального штаба ВМФ, генерал-майор юстиции).

ние в оперативной и научно-исследовательской работе, проводимой специалистами Международно-правовой службы ВМФ *.

Успешная организация международно-правового обеспечения была бы невозможной без работы, которую осуществляло Главное управление навигации и океанографии Министерства обороны СССР (с 1991 г. – РФ) по изданию и оперативной корректуре информационно-справочного материала по морскому законодательству иностранных государств и международным договорам **.

Наряду с официальным изданием информационно-справочного материала, упоминавшегося выше как ГУНиО МО РФ, также следует отметить и иные справочные издания, без которых отечественная международно-правовая наука не могла бы плодотворно развиваться: Международное право в документах (сост. Н.Т. Блатова. М., 1982); Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами (М.: Международные отношения, 1983); Сборник международных договоров о взаимной правовой помощи по гражданским и уголовным делам (сост. Л.В. Ефремов. М., 1988); ООН: сборник документов (отв. ред. В.В. Вахрушев. М., 1981); словари международного права под ред. Б.М. Клименко (М., 1986); Ю.Г. Барсегова (М., 1985); воздушного права Ю.Н. Малеева (М., 1988); Дипломатический словарь (т. 1–3. М., 1985–1986); Военно-морской международно-правовой справочник М., 1957); Морской энциклопедический словарь под ред. В.В. Дмитриева (Л.: Судостроение, 1991); Морской энциклопедический справочник, т. I, II / Под ред. Н.Н. Исанина (Л.: Судостроение, 1986); справочник Международное морское право (М., 1985); Справочник гидрографа по терминологии, под ред. Е.Л. Филиппова (Л.: ГУНиО МО СССР, 1984) и др.

Исключительно полезными для научной работы были библиографические указатели по морскому праву, изданные под эгидой Советской ассоциации морского права, и Библиографический справочник по международному праву под ред. Д.И. Фельдмана, 1992 г. ***

В советский период значительным вкладом в развитие международно-правовой науки в целом и морского права, в частности, явились фундаментальные исследования, проведенные Академией наук и воплощенные в 6-томный Курс международного права (1967–1973 гг.); переизданный в 1989–1993 гг., а также учебники, разработанные кафедрами международного права ведущих вузов страны: курсы международного пра-

---

* В разные годы специалистами Службы были: Г.С. Горшков (начальник службы), В.С. Князев, А.И. Малигон, Г.М. Мелков, В.В. Паньков, В.А. Ованесов, В.А. Серков, Р.Ф. Сорокин, Г.И. Роздин и др.

** Вот лишь небольшой перечень изданий ГУНиО: Законодательные акты и распоряжения государственных органов СССР по вопросам мореплавания (1986 г.); Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания (1988 г.); Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания (1992 г.); Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания (1981–1993 гг.); Морское законодательство РФ, кн. 1 и 2 (1994 г.).

*** Библиографический указатель 1917–1978 гг. (М.: СоюзморНИИпроект, ЦРИА, Морфлот, 1981) и дополнение № 1 1979–1983 гг. (Мортехинформреклама, 1986). Международное право. Библиография 1986–1990 гг. (СПб.: Социально-коммерческая фирма «Нева», 1992).

ва под ред. Н.Т. Блатовой (М., 1987), Ф.И. Кожевникова (М., 1987), Г.И. Тункина * (М., 1982) и др., монографии ученых: И.Н. Арцибасова ** (Вооруженный конфликт: право, политика, дипломатия. М., 1989), Ю.Я. Баскина (История международного права М.: Международные отношения, 1990), И.П. Блищенко (Обычное оружие и международное право. М., 1984), В.А. Василенко (Основы теории международного права. Киев, 1988), В.В. Голицина (Антарктика: тенденция развития режима. М., 1989), Г.М. Мелкова (Международное право в период международных конфликтов. М., 1988), Г.В. Игнатенко (Взаимодействие внутригосударственного и международного права. Свердловск, 1981), Б.М. Клименко (Территория и граница СССР. М., 1985)***, Д.Б. Левина (Международное право, внешняя политика и дипломатия. М., 1981), И.И. Лукашука (Право международных договоров. М., 1990), Р.А. Мюллерсона (Соотношение международного и национального права. М., 1982), Э.И. Скакунова (Международно-правовые гарантии безопасности государств. М., 1983), А.Н. Талалаева (Право международных договоров. Действие и применение договоров. М., 1985), Н.А. Ушакова (Проблемы теории международного права. М., 1988), Д.И. Фельдмана (Система международного права. Казань, 1983) и др.

Что касается морского права, то оно было представлено большей частью статей, издаваемых периодическими изданиями, а также монографиями, посвященными отдельным проблемам морского права. Среди последних следует назвать: книги Ю.Я. Баскина (Международно-правовой режим рек: история и современность. М., 1987)****, П.Д. Бараболи (Важнейшие международные проливы // Современное международное морское право. М., 1974), К.А. Бекяшева и В.В. Серебрякова (Международные морские организации. Л., 1979), К.А. Бекяшева и В.Д. Сапронова (Межправительственные рыбохозяйственные организации. М., 1984), А.Л. Колодкина (Мировой океан. Международно-правовой режим. М., 1973; Советская доктрина современного морского права. В кн.: Становление и развитие советской науки международного права. М., 1975; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., некоторые актуальные аспекты. М., 1985), М.И. Лазарева (Проблемы международного морского права в перспективе. В кн. Океан и право. М., 1971; Теоретические вопросы современного международного морского права. М., 1983; Мировой океан и международное право. т. 1–3. М., 1986, 1987, 1988); М.Л. Лопатина (Международные проливы и каналы: правовые вопросы. М., 1985); С.А. Малинина (Классификация морских пространств согласно Конвенции по морскому праву 1982 г. Проблемы ответственности в международном морском праве. Л.: ЦНИИМФ, 1983), В.Ф. Мешеры (О кодификации советского морского права. Морское право и практика. Сборник материалов 1958, № 7, Нормы морского права. В кн.: Некоторые вопросы международного рыболовного права. Калининград, 1972), А.П. Мовчан (Международное морское право: основные положения. М.: Ин-т государства и права РАН, 1997), С.В. Молодцова (Международное морское право. М., 1987), А.Н. Николаева (Проблема территориальных вод в международном праве. М.: Государст-

---

* Известный своими трудами не только в СССР, но и за рубежом (Теория международного права. М., 1970; Право и сила в международной системе. М., 1983 и др.); член-корреспондент АН СССР по отделению философии и права (с 1974 г.) Г.И. Тункин (1906–1993) длительное время оказывал значительное влияние на формирование советской международно-правовой доктрины.

** В соавторстве с С.А. Егоровым.

*** В соавторстве с А.А. Порк.

**** В соавторстве с Л.В. Корбут.

венное издательство юридической литературы, 1954), В.Ф. Сидорченко * (Морские буксиры и их операции. Л.: Судостроение, 1986; Безопасность на море. Л., 1988), И.И. Яковлева (Международный орган по морскому дну. М., 1986) и др.

В меньшей мере получила свое развитие научная доктрина морского частного права. И все же следует отметить работы таких авторов, как С.А. Гуреева (Актуальные проблемы современного международного частного морского права. М., 1973), А.К. Жудро и Ю.Х. Джавад (Морское право. М.: Транспорт, 1974), два издания Морского права Ф.С. Бойцова, Г.Г. Иванова и А.Л. Маковского (М.: Транспорт, 1976, 1985), Советское морское право под ред. В.Ф. Мешеры (М.: Транспорт, 1985, изд. 2-е, доп.), под ред. А.Л. Колодкина (Морское право и международное судоходство на современном этапе. М.: Транспорт, 1986), Г.Г. Иванова (Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988) и др. Весь советский период курсы международного права зарубежных авторов переводились и издавались крайне редко**. Что же касается книг, специально посвященных морскому праву, то практически единственным автором и по сей день остается Д. Коломбос***.

Из изданных в Советском Союзе после подписания КМП-82 монографий, посвященных морскому праву, следует выделить книгу профессора С.В. Молодцова Международное морское право, изданную в 1987 г., рассматривающую, однако, лишь вопросы публично-правового характера. Несомненным достижением отечественной научной доктрины международного права следует признать выход в свет в 1984 г. под научной редакцией профессора В.Ф. Сидорченко Международного частного морского права авторов Г.Г. Иванова и А.Л. Маковского, где исследуются вопросы применения тех или иных статей Кодекса торгового мореплавания СССР, аналогичных кодексов других стран социалистического содружества в контексте положений норм международного частного права.

В «новороссийский» период важным для развития научной доктрины морского права следует признать появление курсов международного права, содержащих наряду с разделами морского права теоретические положения, имеющие отношение к основам теории международно-правовой науки. К таким книгам, прежде всего, следует отнести «Общую» и «Специальную» части двухтомного издания И.И. Лукашука (Международное право БЕК. М., 1999 – т. 1, 1998 – т. 2), Теорию международного права С.В. Черниченко (М.: НИМП, 1999), учебник Межународное публичного права под ред. К.А. Бекяшева (М.: Проспект, 1999) и Н.А. Ушакова (М.: Юристъ, 2000), учебник Международное право, под ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунова (М.: Норма, 2002) и другие.

Перечень российских публикаций по морскому праву, изданных за последние 15 лет, выглядит более чем скромно. Среди них книги К.А. Бекяшева Морское и рыболовное право, Охрана природы (М.: Агропромиздат, 1990), В.В. Ермакова Морское право (М.: Транспорт, 1994), В.Н. Гуцуляк Международное морское право (М., 2003) и А.А. Ковалева Современное международное морское право и практика его применения (М.: Научная книга, 2003) и по важному, но частному вопросу морского права, – морским биоресурсам – издана книга под ред. А.Н. Валегжанина Международно-правовые осно-

---

* В соавторстве с К.А. Бекяшевым.

** Из их небольшого количества можно назвать лишь работы Д. Анцилотти (М., 1961), Э.Х. Аречага (М., 1983), Я. Броунли (М., 1977), Л. Оппенгейма (М., 1949), А. Фердросса (М., 1959) и Ч. Хайда (Международное право, его понимание и применение США. М., 1951).

*** Международное морское право (М.: Прогресс, 1975).

вы управления морскими живыми ресурсами (теория и документы) (М.: Экономика, 2000). В области частного права обращают на себя внимание две публикации: Юридический справочник капитана судов заграничного плавания под ред. А.С. Кокина (Л.: изд-во Международного фонда истории науки, 1991) и Юридический справочник по торговому мореплаванию под ред. А.Л. Колодкина (М.: Спарк, 1998).

Таким образом, несмотря на принятие целого ряда государственных программ, имеющих целью, в том числе, и проведение научных исследований в области морского права, в России, начиная с ранних 90-х не публиковались монографии, посвященные комплексному рассмотрению вопросов морского права.

Значение данного обстоятельства нельзя рассматривать в отрыве от геополитического положения страны, отягощенного небрежностью в договорно-правовом оформлении государственных границ, в частности морских, которую проявили политики во время распада СССР. Наиболее сложны и противоречивы проблемы, касающиеся делимитации российско-норвежской границы, морских пространств Азовского моря, установления морских границ в Черном море, разграничения и определения режима судоходства в Керченском проливе; не завершена делимитация пространств Балтийского и Каспийского регионов и до сих пор не ясен статус российско-американской границы в Беринговом море.

Крайне осложнена экологическая обстановка. В катастрофическом состоянии из-за резкого уменьшения стока пресных вод находится Черное море. Резко падает содержание кислорода в Балтийском море, которое все больше страдает от сбросов промышленных и сельскохозяйственных отходов. Побережье Северного моря все чаще становится местом массовой гибели тюленей и рыбы в результате загрязнения вод промышленными, бытовыми отходами и удобрениями, попадающими туда из рек. Северное побережье России, кроме того, является не только местом захоронения ядерных отходов, но и районом утилизации или отстоя кораблей и подводных лодок с ЯЭУ.

Со времени подписания КМП-82 минуло более 20 лет. Нормативная база морского права пополнилась новыми положениями, появились специальные соглашения, отягощенные сложными техническими регламентами. Увеличение количества договоров, которые во многих случаях в чем-то перекрываются, не сопровождается необходимой взаимоувязкой из-за нескоординированности механизмов их реализации; в западной доктрине появляется понятие «мягкого права» (англ. – Soft law) и отстаивается позиция о неукоснительности соблюдения принимаемых в его рамках 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 становится значительное число международных правил, преимущественно технического и организационно-технического характера, связанных с обеспечением безопасности мореплавания, предотвращением загрязнения моря нефтью, развитием систем сигнализации, облегчением портовых и других формальностей и так далее. 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, мор-

ское 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 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 так далее. При осуществлении такого рода деятельности между ее участниками, а также между ними и другими лицами возникают отношения имущественного характера, в которых участвуют граждане и организации разных государств. В таких случаях регулировать возникающие между ними отношения юридическими нормами одного какого-либо государства оказывается затруднительными, а иногда и невозможны, 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.

Данная книга нацелена на восполнение существующего пробела в обороте издаваемого юридического материала, повышение интереса к изучению морского права и внедрению международно-правовых норм в практику повседневной деятельности всех пользователей морских пространств.

При написании настоящей книги использовались оригинальные материалы, издаваемые Международными органами и Международными организациями, российские и зарубежные нормативные источники, имеющие отношение к морской проблематике, а также информационные ресурсы Internet. Ряд вопросов освещается впервые, написанию книги предшествовали научные исследования, проводимые автором как самостоятельно, так и в соавторстве, как в российских, так и в зарубежных учебных и исследовательских центрах.

Автор выражает особую признательность А.И. Малигону, впервые сформировавшему его интерес к морскому праву, и И.Е. Тарханову, направившему этот интерес в научное русло. Настоящее издание было бы невозможным без помощи, оказанной автору А.Л. Колодкиным. На многие положения, приводимые автором в настоящей книге, существенное влияние оказали беседы и научные дискуссии, которые имели место с доктором Ш. Розеном и другими зарубежными и российскими коллегами – специалистами в области морского права.

Автор благодарит руководителя Центра Международной безопасности и контроля над вооружениями Стэнфордского университета профессора У. Льюиса, начальника кафедры морского права Ньюпортского военно-морского колледжа профессора Р. Грунвалта и руководителей Центра Океанского права университета Виргинии профессоров Д.Н. Мура и М.Х. Нордквиста за опыт научных дискуссий в рамках международных научных конференций по международно-правовой проблематике.

Автор выражает глубокую благодарность И. Калинину за оказание помощи при подготовке книги к изданию, Л. Корпан за оформление графических материалов и Е. Кузнецовой за редактирование, существенно улучшившее текст.

ЧАСТЬ I.
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПУБЛИЧНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО
ГЛАВА 1.
СОВРЕМЕННАЯ КОНЦЕПЦИЯ МОРСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО
1.1. Национальные интересы и международная безопасность

Каждое государство, политически ориентируясь на национальную или международную модель безопасности, придает своим военным и дипломатическим средствам, как и соответствующим им материальным ресурсам, определенную нацеленность.

Процесс осознания и формулирования государством своих интересов, придающий всему механизму его существования определенную направленность, выражается в провозглашении им целей и принципов своего поведения на международной арене, которые играют роль ориентиров в его практической деятельности в конкретных ситуациях. Объективная обусловленность воли государства, фиксируемая, в частности, в целях и принципах его внешней политики отражается сначала в его потребностях, затем в интересах и, наконец, в целях и принципах его политики.

Иначе говоря, процесс реализации интересов связан с ограничением произвольности международных отношений, что находит выражение в уточнении правил поведения их участников.

Национальный или государственный интерес – сложная политико-правовая категория, проблема детерминации которой заключается уже в самом названии. В самом деле, какая формулировка более верна: «национальный» или «государственный» интерес? В понимании интересов страны эти понятия следует разделять изначально: в первом случае следует говорить о свободе и безопасности нации, а значит конкретных людей; во втором – об «особом интересе» политических структур, выступающих в форме государства.

Интересы нации категория более общая, чем интересы государства, так как их существование не связано с легитимностью или признанием существующих властных структур. Они существуют столько, сколько существует нация и, как правило, статичны, в то время как государственные интересы должны отслеживать динамику политической, военной и экономической конъюнктуры. Таким образом, под *национальными интересами* следует понимать сформулированные в общем виде цели, как правило, имеющие характер постоянно действующих, достижение которых является выгодным для нации. Национальные интересы подлежат закреплению в документах, обладающих высшей юридической силой, наименее подверженных динамике политической конъюнктуры. К таким документам принято относить Конституции, принимаемые большинством граждан по особой процедуре.

Государственные интересы формализуются в национальных политико-правовых источниках в виде задач государства по обеспечению интересов нации и реализуются через правительственные решения. Таким образом, под государственными интересами на море можно понимать ***задачи, к достижению которых должно стремиться государство для (ради) развития и защиты интересов нации.***

Задачи государства по обеспечению реализации интересов нации на море в широком плане могут быть подразделены на обеспечение политико-правовой национальной и международной стабильности, морской безопасности и экономического процветания.

Если признать справедливым, что политика есть искусство создавать ситуации, благоприятствующие осуществлению интересов государства, то в современных усло-

виях политико-правовая стабильность достижима при реализации следующих частных задач:

– развитии взаимовыгодных межгосударственных отношений;

– исключении возникновения ситуаций, способных усилить международную напряженность;

– устранении источников международной напряженности и военных конфликтов;

– поддержание вооруженных сил по качественным и количественным показателям, способным обеспечить выживание нации и извлечение выгоды из экономической эксплуатации морской среды;

– осуществление ограничений вооружений на договорно-правовой основе с соблюдением паритетных принципов.

Задачи государства по обеспечению экономического процветания могут быть представлены, как минимум, двумя составляющими:

– обеспечение прямой выгоды от эксплуатации морских ресурсов; [1]

– сведение к минимуму упущенной выгоды от эксплуатации морского и рыбопромыслового флота, морского трубопроводного транспорта и т.д. по причине инцидентов и коллизий, являющихся объективным следствием естественной опасности этой природной среды.

Анализ многочисленных конфликтов и противоречий, связанных с разграничением морских границ и возможными прогнозируемыми проблемами, которые возникнут у России с новыми соседями, позволяет утверждать, что их острота будет усиливаться в прямой зависимости от наличия или даже подозрения на наличие в спорных акваториях нефтегазовых, железорудных и прочих сырьевых месторождений, что в значительной степени влияет на важность охраны районов морской промышленной деятельности.

1.2. Безопасность морепользования

Восходящие к далеким временам дискуссии среди церковных деятелей, философов, политиков и юристов о средствах и способах построения «вечного мира» при всей утопичности многих из обсуждавшихся ими проектов не могли не способствовать распространению мнения о том, что, как писал Ф. Мартенс, столкновения между народами неизбежны, но формы и последствия подобных столкновений должны изменяться согласно изменению человеческих отношений и распространению обоюдного уважения права [13, с. 55].

Вспомним, что изначальной концептуальной базой безопасности многие политики признавали страх, «обслуживание» которого и породило концепцию сдерживания, основанную на адекватной или преобладающей силе.

Уинстон Черчилль 1 марта 1955 г., излагая в Палате общин свое понимание понятия «сдерживание», говорил о том, что «...по иронии судьбы, мы достигли такого этапа

---

[1] Характеризуя выгоды, которые сулят любой нации возможности использования морской среды, будет уместным привести некоторые характеризующие показатели, известные современной статистике. Так, объем морских уловов составляет в настоящее время свыше 90 млн. т и имеет тенденцию роста. Удельный вес мировой добычи нефти с морского дна составляет более чем 25%. Стоимость годовой добычи основных полезных ископаемых составляет порядка 140–170 млрд. долл. По некоторым оценка месторождение нефти у побережья острова Колгуев, полуостровов Ямал и Таймыр в 4-5 раз превышает запасы нефти, имеющиеся на Аравийском полуострове. В целом же запасы континентального шельфа северных российских морей составляют, по разным оценкам, 80–90% общих запасов минеральных ресурсов и стратегического сырья известных на сегодня российских месторождений [112].

в своей истории, когда безопасность становится родной дочерью страха, а выживание – братом-близнецом уничтожения». В несколько осовремененном варианте эта же мысль высказывается Лоуренсом Фридманом, говорящим о «равновесии страха», которое, по его мнению, покоится на качестве и количестве ядерных вооружений [14].

Как следует из приведенных примеров, смысл категории «безопасность» применительно к государству, как участнику международных отношений, связывался, прежде всего, с указанием на его физическую способность защитить себя от внешней опасности, сохранить свое существование среди подобных образований.

Суть «силовой» модели безопасности классически описана еще в 1943 г. известным американским публицистом У. Липпманом, который писал, что «государство находится в состоянии безопасности, когда ему не приходится приносить в жертву свои законные интересы с целью избежать войны и когда оно в состоянии, при необходимости, защитить эти интересы путем войны» [254]. «Слабых бьют» сказал в своем обращении к народу президент России В.В. Путин по поводу трагических последствий террористического акта 1–3 сентября 2004 г. в г. Беслане, имея в виду, что ослабление мощи государства неизбежно сказывается на безопасности его граждан. Приходится констатировать, что в новом тысячелетии изменилась иерархия угроз, но не изменило преобладание военных, силовых способов их демпфирования. Способность использовать вооруженное сдерживание или прямую военную силу для обеспечение безопасности государства и его граждан продолжает оставаться «основным инстинктом государства».

Вместе с тем, понимание безопасности лишь в значении защитной функции не является исчерпывающим для большинства современных государств, которые находятся фактически в неравном положении по отношению друг к другу, обладая индивидуальными размерами территорий, населения, неодинаковым объемом сырьевых ресурсов и продовольствия, различным уровнем экономического развития и обороноспособности.

Современная политическая ситуация в мире, с учетом изменившихся геополитических условий, свидетельствует, что баланс между внешней опасностью и противодействием ей может быть достигнут государством не только за счет собственной или союзной мощи, но и посредством создания международных отношений, снижающих для каждого государства, а в идеале исключающих ту угрозу его безопасности, которая только и оправдывает наличие военной мощи. Иными словами, внешне публичная сфера взаимодействия государств с целью достижения безопасности не должна ограничиваться областью реализации защитных функций и может быть расширена за счет политико-дипломатических форм взаимодействия. Все это приводит к необходимости расширения содержания концепции межгосударственной безопасности за пределы его первоначального смысла – защиты государства военными средствами [257].

Содержание понятия «морская безопасность». 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 и т.д., 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 приходиться констатировать отсутствие более или менее точного энциклопедического толкования этого понятия. Некоторые источники, избегая точных формулировок, лишь указывают на пути ее достижения [256, с. 1322; 258, 259], другие под безопасностью понимают «...условия, обеспечивающие...» [260], некоторые для объяснения этого понятия в качестве ключевых используют слова «качество, обеспечивающее минимизацию риска...» [261]; «способность осуществлять какую-то деятельность без угрозы...» [262, с. 14] или даже «особое искусство» [263]. 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 [268, с. 67].

Политико-правовое содержание рассматриваемого понятия содержит довольно обширный смысл, объем которого колеблется от всеобщей международной до гуманитарной безопасности личности.

Выступая по случаю 10-й годовщины Института ООН по исследованию проблем разоружения, Генеральный секретарь этой организации отмечал, что невоенными аспектами концепции безопасности можно считать политическую стабильность, уважение прав человека, законность правительств, условия жизни населения и состояние окружающей среды [1]. Эта же мысль прослеживалась и в выступлениях участников Конференции ООН по проблемам международной безопасности, где заместитель Генерального секретаря ООН Ясуши Акаши отметил единодушие участников конференции в необходимости дополнения понятия безопасности, наряду с военными аспектами, концепцией международного экономического благополучия, а также отсутствием экологической или культурной опасности [2]. В дополнение к этому, ученые стокгольмского Института по исследованию проблем мира Саадет Дегер и Сомнат Сен подразделяют безопасность на режимную, национальную, региональную, всеобщую и глобальную. Выстраиваемая ими концептуальная таблица включает в себя 15 элементов и представляет бесспорный интерес с точки зрения содержания детерминируемых авторами «видов безопасности».

Обобщая дискуссии, предпринимаемые специалистами ООН, а также специализированных учреждений этой организации, например таких, как ICAO и IMO, в интересующей нас области, 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 «Ssafety». С другой стороны, подразумевается политико-правовая составляющая исследуемого понятия, в связи, с чем применяется английское «Ssecurity». 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 (differentia specifica) мы и попытаемся определить для дальнейших умозаключений.

---

[1] ООН, март 1992 г., т. XXVIII, № 4, с. 3.

[2] Вестник всемирной кампании за разоружение, т. 8, № 3, июнь 1990 г., с. 15.

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 для человека, – издревле притягивали его своей красотой, могуществом, возможностью получения энергии, осуществления товарообмена, культурной и иной интеграции. Но 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 важные районы подводные лодки и иные подводные средства с высокой готовностью их использования с началом 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 ним 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, самым разнообразным и высокоточным арсеналом 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 того, что понимать под этим термином.

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» [32]. 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 монографии 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 «морской безопасности» как:

состояние национального благополучия, при котором обороноспособность 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 [2].

[2] К глобальным опасностям можно отнести: экологическую катастрофу, могущую быть вызванной применением ядерного оружия и грозящую 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 может угрожать человечеству со стороны моря, кроме буйства стихии, которая даже в фантазиях кинематографа вряд ли сможет сулить перечисленные выше последствия? Социальному миру угрожают следующие явления:

– противостояние государств, связанное с непримиримыми противоречиями национальных интересов;

– акты терроризма;

– распространение оружия массового уничтожения и чрезмерное наращивание обычных вооружений;

– экологические катастрофы.

В философском смысле причинами возникновения опасных ситуаций 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.

Применяя приведенные выше оценочные критерии к морепользованию, прежде всего, следует обратить внимание на тот факт, что в последние годы военные зоны практически всех вооруженных конфликтов имели морские составляющие. Вместе с тем, вовлеченность в них ядерных держав в качестве противоборствующих сил стала менее реальной. Благоприятным следует считать и то, что острого блокового военно-политического противостояния формально уже не существует, однако глобализация внешней политики США и практический отказ от механизма принятия решений на применение силы в рамках Совета Безопасности ООН делают вполне реальным затяжное военное противостояние.

Материальный аспект морских опасностей заключен 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 военно-морские силы, способные проводить операции по борьбе на коммуникациях и по противодействию российской народнохозяйственной деятельности в прибрежных и отдаленных от России морских районах[3].

Нет нужды особо убеждать в том, что безопасная реализация военно-морской мощи в мирное время в значительной степени зависит от международно-правовых

[3] По классификации ООН (см.: доклад Генерального Секретаря ООН на 40-й сессии ГА ООН (Doc A/40/535, 17 Sept. 1985, p. 28), военно-морские силы 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 – флоты Австралии, Германии, Греции, Дании, Индии, Испании, Норвегии, Новой Зеландии, Республики Корея, Турции, Швеции и Украины.

условий, складывающихся, в том числе, и в примыкающих к российскому побережью акваториях.

Отмечая тот факт, что большинство морских государств участвуют в большинстве из действующих универсальных международных договорах по различным аспектам деятельности на море, следует отметить затянувшееся неучастие некоторых стран к обязательствам по Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а также стремление прибрежных государств регулировать в своих водах больший объем видов деятельности, нежели установленный международным правом. Очевидно, что определение государственных границ напрямую связано с государственным благосостоянием, так как в этом случае вопрос непосредственно связан с материальной основой национальной независимости. И нет ничего удивительного, что государство готово применить силу для сохранения своей территории, что, в свою очередь, порождает угрозу безопасности другим.

К перечисленным факторам следует также добавить неурегулированность целого ряда делимитационных проблем на Балтике, Северном море и Каспии, включая не только морские пространства, но и континентальный шельф и морское дно[4], попытки Турции изменить существующий режим Черноморских проливов под предлогом возросшей экологической опасности акваториям Стамбула в связи с транспортировкой каспийской нефти; неконтролируемая рыбопромысловая деятельность и загрязнения, вызываемые разработкой ресурсов Мирового океана. К перечисленным опасностям следует добавить и не менее актуальные проблемы морского пиратства и терроризма.

К спорам, связанным с использованием ресурсов морей и океанов, относятся:

– споры по поводу пределов юрисдикции и владения островами;

– споры по поводу прав на эксплуатацию природных ресурсов в пределах районов национальной юрисдикции;

– споры по поводу прав на районы океана, лежащие за пределами признанных границ;

– споры, возникающие в результате наличия проблем по установлению исходных линий.

Анализ опасностей, грозящих международному благополучию со стороны моря, мог бы быть продолжен, но ограниченность объема настоящей монографии принуждает нас ограничиться следующими выводами.

1. В прибрежных и отдаленных к России морских пространствах сплетаются интересы ядерных и экономически могущественных государств, однако, сегодня они 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.

2. Кроме тяготения к НАТО, приграничные с Россией страны стремятся к вступлению либо к развитию двусторонних отношений, в том числе и в области обороны. Наиболее критическими 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 воен-

[4] Приблизительно из 330 проблем, связанных с разграничением морских пространств, до сих пор удалось урегулировать лишь около 100 [112].

но-морских сил угрожаемый период почти наверняка будет связан с предварительным развертыванием сил в районы предстоящих боевых действий, что само по себе опасно вовлечением в конфликт других стран, могущих быть озабоченными защитой своих интересов (например, защитой судоходства) в потенциально опасных районах.

Уже сегодня особо опасными в этой связи следует признать пространства Балтийского, Черного и Южно-Китайского морей, где во взаимные претензии, связанные с территориальным титулом на некоторые из находящихся там островов и других естественных образований суши, в частности островов Спратли и Парасельских островов, островов Ионы, островов в Финском заливе, берегов реки Псоу и др., вовлечены Финляндия, Эстония, Грузия, Латвия, Китай и Тайвань, Вьетнам, Малайзия и Филиппины и некоторые другие страны. К этому перечню может быть добавлен периодически возникающее обострение спора между Грецией и Турцией по делимитации континентального шельфа в Эгейском море, территориальные проблемы стран Персидского залива и некоторые другие. Возникновение в будущем конфликта, при котором противоборствующие стороны могут, в конечном счете, вовлечь в него ядерные державы, не представляется чем-то невероятным.

Происшедшие благоприятные изменения в общеполитической ситуации в мире сдвинули с мертвой точки, но не привели пока к окончательному урегулированию застарелые серьезные очаги напряженности, которые в пространственном отношении непосредственно связаны с морской средой.

1.3. 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 войне, так и в повседневной жизни флота. В последующем усилия Петра I организовать самоуправление купечества, предоставляя ему право собственного суда, послужили предтечей формированию торгового права, в том числе и в отношении морской торговли. В петровский период взгляды России на морское право (в тот период, по-видимому, точнее было говорить «международные отношения со странами Европы») выражались, в основном, в царской переписке с европейскими дворами и указами, 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.

Ситуация мало изменилась и в последующие годы: Россия продолжала силой оружия составлять земли империи. Летом 1736 г. войска и Донская флотилия осадили Азов и вскоре овладели им, штурмом был взят Очаков. По Белградскому мирному договору 1739 г. Россия получила Азов, но без права иметь на Азовском и Черном морях военный и торговый флоты. В Семилетней войне 1756–1763 гг. российский флот крейсерством в море решал задачу недопущения британского флота в Балтику и содействовал сухопутным войскам во взятии приморских городов Пруссии. Летом 1757 г. русские войска, поддерживаемые со стороны моря восемью кораблями Балтийского флота, взяли Мемель (Клайпеда), в начале следующего года – Кенигсберг, а затем была занята вся Восточная Пруссия. В сентябре 1760 г. войска генерала З.Г. Чернышева вступили в Берлин.

Осенью 1768 г. Турция, воспользовавшись незначительным пограничным инцидентом с запорожскими казаками, снова объявила войну России. Для облегчения дей-

ствий сухопутных войск на Дунайско-Крымском театре войны, а также с целью оказания помощи балканским народам, восставшим против турецкого ига, Екатерина II послала пять балтийских эскадр в Средиземное море. Это была первая морская экспедиция из трех, вошедших в историю под названием «Архипелагские экспедиции русского флота» [5].

Гибель турецкого флота в Чесменской бухте (26 июня (7 июля) 1770 г. во время русско-турецкой войны 1768–1774 гг.) непосредственно привели к окончательному завоеванию Крыма и черноморского побережья. Победы, одержанные на суше и на море, заставили Турцию в 1774 г. подписать выгодный для России Кучук-Кайнарджийский мирный договор. Турция отказалась от своих прав на Крым и Кубань, уступила Азов и Керчь, пространство между Днепром и Бугом. Россия, наконец, получила право свободного плавания по Черному морю и прохода торговых судов через Босфор и Дарданеллы в Средиземное море.

В 1787 г. Турция начала очередную войну с Россией, внезапно напав в Днепровско-Бугском лимане на русские корабли и осадив Кинбурн. Однако командующий южной армией генерал-аншеф А.В.Суворов опрокинул вражеский десант в море, а силами Севастопольской эскадры адмирал Ф.Ф. Ушаков нанес поражение турецкому флоту в сражении у острова Фидониси.

Воспользовавшись тем, что главные силы русской армии были сосредоточены против Турции, шведский король Густав II, подстрекаемый Англией, Францией и Пруссией, снова начал военные действия против России. Он планировал перебросить морем и высадить в район Ораниенбаума 20-тысячный десант, овладеть Петербургом и принудить русских возвратить шведам Финляндию, а туркам – Крым. Поражение шведов в бою у острова Готланд вынудило их уйти в Свеаборг, где они и были заблокированы.

В 1797 г. основным объектом устремлений Франции становится Средиземноморье. Наполеон захватил Ионические острова, Мальту, оккупировал Египет. Создалась реальная угроза Константинополю, Черноморским проливам и Северному Причерноморью. Обеспокоенная экспансией Наполеона, Россия присоединилась к антифранцузской коалиции, в которую, кроме Австрии и Англии, оказалась вовлечена и Турция. Впервые возник военный союз между Россией и Турцией. По условиям этого союза теперь русский военный и торговый флоты получили право на свободный проход через проливы Босфор и Дарданеллы. Более того, Турция обязалась снабжать русскую эскадру в Средиземном море продовольствием и материалами, необходимыми для ремонта кораблей. 7 августа 1798 г. Павел I подписал указ, определяющий цели похода русского флота в Средиземное море. Ближайшей задачей флоту ставилось освобождение оккупированных французами Ионических островов.

Объединенная русско-турецкая эскадра, возглавляемая Ф.Ф. Ушаковым, освобождает Ионические острова от французов и одерживает блистательную победу, захватывая крепость Корфу, считавшуюся неприступной. В мае 1799 г. Ф.Ф. Ушаков осво-

[5] В мае 2000 г. вступил в силу Протокол (к Конвенции о защите и освоении морской среды Большого Карибского района) «Об особо охраняемых районах и дикой фауне и флоре» 1990 г. Барселонский Протокол об особо охраняемых районах и биологическом разнообразии в Средиземноморье 1995 г. вступил в силу в декабре 1999 г., заменив прежний Протокол об особо охраняемых районах 1982 г. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г. вступила в силу в январе 2000 г. Поправки 1998 г. к Конвенции о защите морской среды Северо-Восточной Атлантики привели к принятию нового приложения V, посвященного защите и сохранению экосистемы и биологического разнообразия морского района, охватываемого Конвенцией (добавления к этому приложению вступили в силу в 2000 г.).

божденный архипелаг провозгласил Республикой Ионических островов. В этом же году русские моряки участвовали в освобождении от французов Неаполитанского королевства. 30 сентября 1799 г. русский десант в составе 820 гренадеров и 200 матросов, а также неаполитанские войска вступили в Рим после капитуляции находившихся там французов [6].

В мае 1808 г. Россия практически находилась в открытой войне с Англией, и английский флот вошел в Балтийское море. В августе появилась у Эре-Зунда русская эскадра, которая уклонилась от сражения и укрылась в Балтийский порт под защиту своих береговых батарей. В октябре блокада русской эскадры была снята, и она благополучно возвратилась в Кронштадт. В дальнейшем шведы, не получившие от Англии реальной поддержки в разгроме Балтийского флота, были вынуждены согласиться с окончательной потерей Финляндии.

Таким образом, 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, провозглашенной Екатериной Великой в ответ на английские притязания на северо-восточную Атлантику (1780). 12 июня 1812 г. российская армия перешла Неман, и Россия сделалась союзником Англии в войне, которая привела обе нации в 1814 и 1815 годах в Париж.

К 1814 г., приобретя у Персии значительные территории (по Гулистанскому трактату) Россия существенно расширила свои пределы на востоке, а уничтожение турецкого флота в сражении при Наварине 8 октября 1827 г. обеспечило преимущество России в войне с Турцией, которая последовала почти немедленно за этим сражением. К началу войны Россия уже господствовала в Черном море, и тем самым подписание Адрианопольского мира в сентябре 1829 г. было предрешено успехами российского флота. Получив от Персии провинции Эриванскую и Нахичеванскую Россия обеспечила за собой исключительное право содержать военные суда на Каспийском море. В 1841 г. Россия заняла остров Ашурадэ, в 1847 г. завела флотилию на Аральском море, а в 1853 г. уже спустила два парохода на СырдАрье. В то время как Англия заняла китайский Чузан, достигла Нанкина и овладела Гонконгом, Россия также продолжала прирацивать свои земли на Востоке, укрепив в 1851 г. свои позиции на нижнем Амуре, заключив с Китаем второй коммерческий трактат в Кульдже 13 августа 1851 г. К началу XIX столетия границы империи окончательно сформировались и находились практически без изменений до Октябрьской революции.

Автору не известны о каких-либо официальных публикациях, где бы государство официально излагало свое отношение к национальным интересам в области морепользования. Ялтинская и Потсдамские 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.

---

[6] «Архипелагские экспедиции» стали первым опытом развертывания российской эскадры в отдаленные морские районы, продолженным советскими военными моряками (вплоть до конца 80-х годов XX столетия). ВМФ СССР осуществлял свое присутствие в стратегически важных для страны морских и океанских районах в форме боевой службы, а деятельность по обеспечению соблюдения норм права в процессе ее несения получила название «международно-правовое обеспечение».

Впервые в истории государства принятие и публичное опубликование [7] российской морской доктрины можно отнести к новеллам государственного управления. Исторически Россия – ведущая морская держава, исходя из ее пространственных и геофизических особенностей (имеет выход в три океана, одну из самых протяженных в мире морских границ), места и роли в глобальных и региональных международных отношениях, огромного вклада в изучение Мирового океана, в развитие морского судоходства, многих великих открытий, сделанных ее мореплавателями и путешественниками.

Современная Российская морская доктрина является основополагающим документом, определяющим национальную политику страны в области морской деятельности [8]. В ней раскрывается сущность политики государства на море, формулируются национальные интересы РФ в Мировом океане, ее принципы, цели и задачи с учетом особенностей региональных направлений.

Морская доктрина учитывает и развивает применительно к морской деятельности положения целого ряда концептуальных документов, принятых в интересах обеспечения безопасности и развития экономики страны (например, концепции национальной безопасности, концепции внешней политики, военной доктрины, основ политики в области военно-морской деятельности). Ее правовую основу составляют Конституция, федеральные законы, другие правовые акты Российской Федерации, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., международные договоры в области морской деятельности, использования ресурсов и пространств Мирового океана.

Совокупность сил и средств государства и возможностей их использования для реализации национальной морской политики составляет морской потенциал Российской Федерации. Основой морского потенциала Российской Федерации являются Военно-Морской Флот, органы морской пограничной охраны Федеральной пограничной службы, гражданский морской флот (далее именуются российский флот), а также инфраструктура, обеспечивающая их функционирование и развитие, морскую хозяйственную и военно-морскую деятельность государства.

Как определено Президентом РФ, *национальная морская политика* – состоит в определении государством и обществом целей, задач, направлений и способов достижения национальных интересов Российской Федерации на морском побережье, во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе Российской Федерации 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 и законодательства Российской Федерации.

В морской доктрине России 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. К ним относятся:

---

[7] Действующая морская доктрина РФ на период до 2020 г. была утверждена Президентом РФ 27 июля 2001 г.

[8] Морская деятельность – это деятельность РФ в области изучения, освоения и использования Мирового океана в интересах безопасности, устойчивого экономического и социального развития государства.

(1) незыблемость суверенитета, распространяющегося на внутренние морские воды, территориальное море, а также на воздушное пространство над ними, на дно и недра;
(2) обеспечение суверенных прав и юрисдикции РФ, осуществляемых в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управления этими ресурсами, производства энергии путем использования воды, течений и ветра, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, защиты и сохранения морской среды;
(3) свобода открытого моря, включающая свободу судоходства, полетов, рыболовства, научных исследований, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;
(4) охрана человеческой жизни на море, предотвращение загрязнения морской среды, обеспечение контроля за функционированием жизненно важных морских коммуникаций, создание условий, способствующих извлечению выгоды из морской хозяйственной деятельности населением РФ.

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

Принципами национальной морской политики являются:

– соблюдение общепринятых норм международного права и международных договоров Российской Федерации при осуществлении морской деятельности;

– приоритет политико-дипломатических, экономических, информационных и других невоенных средств при разрешении противоречий в Мировом океане и устранении угроз национальной безопасности РФ с океанских и морских направлений;

– обладание необходимым военно-морским потенциалом и его эффективное использование в случае необходимости для силовой поддержки морской деятельности государства;

– интегральный подход к морской деятельности в целом и дифференциация ее на отдельных направлениях с учетом изменений их приоритетности в зависимости от геополитической ситуации;

– поддержание составляющих морского потенциала РФ на уровнях, соответствующих национальным интересам России, в том числе обеспечение присутствия российского флота в удаленных районах Мирового океана и российских исследователей на Антарктическом континенте;

– объединение усилий и координация научных исследований по проблемам формирования и реализации национальной морской политики;

– государственный контроль над судами, плавающими под государственным флагом РФ, государственный портовый контроль, контроль за состоянием и использованием природных ресурсов российских внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа;

– концентрация усилий по строительству и развитию инфраструктуры российского флота на территориях субъектов РФ, традиционно связанных с мореплаванием, унификация этой инфраструктуры для военных и хозяйственных нужд;

– поддержание российского флота в готовности к решению стоящих перед ним задач, а также мобилизационной готовности торгового, рыбопромыслового, научно-исследовательского и других специализированных флотов;

– концентрация средств и ресурсов центра и регионов для развития коммуникаций между центральной и приморскими частями России, особенно ее дальневосточными и северными окраинами, в интересах их дальнейшего освоения;

– проведение комплексных морских научных исследований, развитие систем мониторинга за состоянием морской природной среды и прибрежных территорий;

– сохранение и совершенствование системы подготовки кадров, обучения и воспитания молодежи;

– эффективная пропаганда целей национальной морской политики.

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 науки, военно-морской и 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. Для этого решаются следующие долгосрочные задачи:

1) формирование нормативной правовой базы морской деятельности, соответствующей нормам международного права и интересам Российской Федерации;

2) обеспечение конкурентоспособности морского транспорта, создание условий для привлечения инвестиций и воспроизводства основных фондов;

3) создание предпосылок для устойчивого пополнения флота, контролируемого российскими судоходным компаниями и зарегистрированного в реестрах судов РФ;

4) увеличение доли флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых и транзитных грузов;

5) модернизация флота, сокращение среднего возраста судов, контролируемых российскими судоходными компаниями, и строительство новых судов, соответствующих международным стандартам;

6) отнесение задач строительства флота к числу приоритетных задач государства, создание условий, стимулирующих строительство флота на отечественных предприятиях;

7) пополнение транспортного флота судами основных классов, в том числе для перевозок контейнерных и специализированных грузов, до уровня, при котором он мог бы полностью обеспечить потребности страны с учетом возможной передачи части судов в состав ВМФ в период мобилизации;

8) оптимальное использование транспортного флота для Северного завоза на основе прогнозирования и учета навигационно-гидрографических, гидрометеорологических и иных условий;

9) сохранение мирового лидерства в строительстве и эксплуатации атомных ледоколов;

10) развитие прибрежно-портовой инфраструктуры с учетом существующих и перспективных объемов перевозок, состояния грузовой базы и транзитных грузопотоков, повышение доли участия российских портов в переработке таких грузов;

11) увеличение экспорта услуг отечественными судоходными компаниями и морскими портами;

12) развитие смешанных перевозок грузов с участием морского и других видов транспорта на основе современных транспортно-логистических технологий;

13) повышение безопасности морских перевозок, охраны труда, защиты окружающей среды от возможных негативных последствий морской деятельности, в том числе путем установления специальных лицензионных условий и требований;

14) регламентация порядка привлечения судов российских судоходных компаний к обеспечению мобилизационных потребностей государства путем совершенствования нормативной правовой базы.

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. В том, 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 исключительной экономической зоны РФ.

В целях эффективного освоения морских биологических ресурсов к долгосрочным задачам отнесены:

1) проведение специализированных исследований и мониторинг биологических ресурсов Мирового океана;

2) оптимизация промысла в исключительной экономической зоне РФ, усиление государственного контроля за выловом рыбы и рациональным использованием рыбопромыслового флота, в том числе через систему мониторинга, основанного на современных средствах связи, наблюдения и обработки информации;

3) оптимизация управления рыбопромысловым флотом на основе эффективного прогнозирования пространственного и временного распределения биологических ресурсов в доступных для промысла акваториях морей и океанов;

4) развитие марикультуры;

5) сохранение и увеличение объемов традиционного промысла биологических ресурсов в исключительных экономических зонах иностранных государств;

6) расширение масштабов исследований и возвращение к промыслу в открытой части Мирового океана с ресурсосберегающей комплексной переработкой сырья на месте лова, создание новых технологических процессов и оборудования для безотходного производства;

7) пересмотр порядка в сторону ограничения использования российских водных биоресурсов на бесплатной основе; создание условий для преимущественного размещения заказов на строительство рыбопромысловых судов на российских верфях и на верфях тех стран, в чьих экономических зонах работает российский рыбопромысловый флот, внедрение практики погашения задолженностей перед Российской Федерацией путем закупки товаров и услуг у стран-должников, предоставляющих лицензии на рыболовство в их экономических зонах российским рыбакам;

8) сохранение и развитие государственного лицензирования строительства новых и продажи эксплуатируемых судов в целях сохранения оптимального соотношения между количеством судов и величиной допустимых уловов, а также систематическое рациональное обновление рыбопромыслового флота;

9) активизация участия РФ в деятельности международных рыбохозяйственных организаций в связи с дальнейшим развитием процессов международной координации, международно-правового регулирования рыболовства и повышением требований по защите и сохранению морской среды;

10) обеспечение интересов страны при разработке рыбных ресурсов и их сохранение в отдаленных районах Мирового океана, а также принятие и обеспечение строгого соблюдения согласованных с прибрежными странами мер, направленных на сохранение популяции ценных пород рыб и других биоресурсов в Каспийском и Азовском морях.

В интересах сохранения и дальнейшего расширения сырьевой базы, создания стратегического резерва запасов, обеспечения перспективы освоения минеральных и энергетических ресурсов в Мировом океане решаются следующие долгосрочные задачи:

1) изучение геологического строения и определение ресурсного потенциала континентального шельфа РФ путем осуществления государственного мониторинга геологической среды, а также измерения физических полей над океанским дном, картографирования, бурения и грузоподъемных работ со дна;

2) освоение минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана;

3) государственный контроль и регулирование разведки и мониторинга полезных ископаемых и минеральных ресурсов в Мировом океане с учетом оборонных интересов государства;

4) разработка известных месторождений и интенсивная разведка нефти и природного газа на континентальном шельфе, сохранение на континентальном шельфе РФ разведанных запасов минеральных ресурсов в качестве стратегического резерва;

5) создание условий и возможностей для разведки и добычи ресурсов глубоководных районов Мирового океана (на дне и в недрах), закрепление в рамках полномочий Международного органа по морскому дну прав России на разведку и разработку ресурсов морского дна за пределами юрисдикции прибрежных государств;

6) освоение технологий выработки электрической энергии с использованием приливо-отливных явлений, прибрежных приводных ветров и ветровых волн, температурного градиента воды, термальной энергии и течений, а также тепловой калорийности биомассы водорослей;

7) разработка новых технических средств и передовых технологий для изучения и освоения минеральных ресурсов Мирового океана и продолжение работ в области специального судостроения.

Реализация и защита национальных интересов Российской Федерации в области морской деятельности обеспечивается 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 РФ – это деятельность государства по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах обороны и безопасности страны с участием Военно-Морского Флота и Морской охраны пограничной службы.

Военно-морская деятельность[9], связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и безопасности Российской Федерации в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов. Решение задач парирования угроз и гарантированного обеспечения национальных интересов и безопасности Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане базируется на поддержании достаточного военно-морского потенциала Российской Федерации.

Военно-Морской Флот является главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации, одним из инструментов внешней политики государства и предназначен для обеспечения защиты интересов Российской Федерации и ее союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной безопасности с морских и океанских направлений.

Военно-Морской Флот осуществляет сдерживание от применения военной силы или угрозы ее применения в отношении Российской Федерации, защиту военными методами суверенитета Российской Федерации, распространяющегося за пределы ее сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободы открытого моря. Кроме того, Военно-Морской Флот создает и поддерживает условия для обеспечения безопасности морехозяйственной деятельности Российской Федерации в Мировом океане, обеспечивает военно-морское присутствие Российской Федерации в Мировом океане, демонстрацию флага и военной силы, визиты кораблей и судов Военно-Морского Флота, участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации. Регионально дислоцированные оперативно-стратегические объединения Военно-Морского Флота: Северный, Тихоокеанский, Балтийский и Черноморский флоты, а также Каспийская флотилия, являются силовой основой решения задач национальной морской политики на соответствующих региональных направлениях.

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-географическими, экономико-географическими, политико-географическими или военно-географическими характеристиками. В качестве главных региональных направлений национальной морской политики выделены Атлантическое, Арктическое, Тихоокеанское, Каспийское и Индоокеанское направления.

На Атлантическом региональном направлении морская политика определяется усиливающимся экономическим, политическим и военным давлением стран блока НАТО, продвижением его на восток, резким сокращением возможностей РФ по осуществлению своей морской деятельности. Основу национальной морской политики на данном направлении составляет решение долгосрочных задач на Балтийском, Черном и Азовском морях, а также в Атлантическом океане и Средиземном море.

На Балтийском море главными целями являются развитие прибрежно-портовой инфраструктуры, обновление торговых морских и смешанного (река-море) плавания судов, создание условий для стабильного экономического сотрудничества со странами Балтийского региона, рационального совместного использования морских природных ресурсов, придание мерам доверия всеобъемлющего характера во всех областях мор-

[9] Главные цели, принципы и приоритетные направления военно-морской деятельности Российской Федерации изложены в утвержденных Президентом Российской Федерации Основах политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 г.

ской деятельности, разрешение вопросов, связанных с разграничением морских пространств и континентального шельфа между Российской Федерацией, прилежащими и противолежащими государствами, обеспечение экономической и военной безопасности Калининградской области Российской Федерации, развитие морских коммуникаций; создание условий, в том числе и с привлечением возможностей региона, для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета, суверенных и международных прав Российской Федерации на Балтике.

На Черном и Азовском морях главными целями являются обновление торговых морских и смешанного (река-море) плавания судов, модернизация и развитие прибрежно-портовой инфраструктуры; совершенствование правовой базы функционирования российского Черноморского флота на территории Украины, сохранение города Севастополя в качестве его главной базы; создание условий, в том числе и с привлечением возможностей региона, для базирования и использования составляющих морского потенциала, обеспечивающих защиту суверенитета, суверенных и международных прав РФ на Черном и Азовском морях; развитие пассажирских перевозок из портов Краснодарского края в страны Средиземного моря, а также внутри черноморских паромных перевозок.

На Средиземном море – проведение целенаправленного курса на превращение его в зону военно-политической стабильности и добрососедства; обеспечение достаточного военно-морского присутствия РФ в регионе.

На Атлантическом океане – развитие и наращивание объемов рыболовства, морских перевозок, научных исследований и мониторинга морской среды. Национальная морская политика на Атлантическом региональном направлении существенно дополняется национальной морской политикой на Арктическом региональном направлении.

Национальная морская политика на Арктическом региональном направлении определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствами исключительной экономической зоны и континентального шельфа РФ, решающей ролью Северного флота для обороны государства с морских и океанских направлений, а также возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития РФ.

Основу национальной морской политики на данном направлении составляет создание условий для деятельности российского флота в Баренцевом, Белом и других арктических морях, на трассе Северного морского пути, а также в северной части Атлантики. При этом решаются следующие долгосрочные задачи:

– исследование и освоение Арктики с ориентацией на развитие экспортных отраслей хозяйства, первоочередное решение социальных проблем;

– защита российских интересов в Арктике;

– создание судов ледового класса для морских перевозок, специализированных судов для рыбопромыслового, научно-исследовательского и других специализированных флотов;

– учет оборонных интересов государства при разведке и разработке запасов биоресурсов и минерального сырья в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ;

– создание условий для базирования и использования ВМФ и ограничение иностранной военно-морской деятельности в согласованных районах и зонах на основе двусторонних и многосторонних соглашений с ведущими морскими державами;

– обеспечение национальных интересов в отношении Северного морского пути, централизованное государственное управление этой транспортной системой, ледокольное обслуживание и предоставление равноправного доступа заинтересованным

перевозчикам, в том числе иностранным; обновление и безопасная эксплуатация атомного ледокольного флота;

– соблюдение интересов РФ при разграничении морских пространств и дна морей Северного Ледовитого океана с приарктическими государствами.

Значение тихоокеанского побережья для Российской Федерации огромно и продолжает возрастать. Российский Дальний Восток обладает колоссальными ресурсами, особенно в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, при этом он малонаселен и относительно изолирован от промышленно развитых регионов России.

Основу национальной морской политики на Тихоокеанском региональном направлении составляет решение долгосрочных задач в Японском, Охотском, Беринговом морях, в северо-западной части Тихого океана, в восточной части Арктики по трассе Северного морского пути.

Каспийский регион также обладает уникальными по объемам и качеству минеральными и биологическими ресурсами. Исходя из этого, на данном региональном направлении решаются следующие долгосрочные задачи:

– определение выгодного для России международного правового режима Каспийского моря и порядка использования рыбных запасов, месторождений нефти и газа;

– совместная с прибрежными государствами деятельность по сохранению морской среды;

– создание условий для базирования и использования всех составляющих морского потенциала;

– обновление торговых морских и смешанного (река-море) плавания судов и рыбопромыслового флота;

– недопущение вытеснения российского флота с рынка морских транспортных услуг;

– организация паромного сообщения как части интермодальных перевозок с выходом в бассейны Средиземного и Балтийского морей;

– развитие, реконструкция и специализация существующих портов.

Национальная морская политика на Индоокеанском региональном направлении предусматривает расширение российского транспортного и рыбопромыслового судоходства и совместные с другими государствами действия по защите его от пиратства; проведение научных исследований в Антарктике как главного элемента осуществления государственной политики, направленной на сохранение и закрепление позиций России в этом регионе; проведение целенаправленного курса на превращение Индийского океана в зону мира, стабильности и добрососедства, обеспечение на периодической основе военно-морского присутствия РФ в Индийском океане.

Реализация национальной морской политики осуществляется за счет администрирования морской деятельности, ее экономического, кадрового и информационного обеспечения, а также обеспечения безопасности на море.

Администрирование в области формирования и реализации национальной морской политики заключается в определении органами государственной власти приоритетных задач и содержания национальной морской политики на ближайшую и долгосрочную перспективу, в управлении составляющими морского потенциала государства, отраслями экономики и науки, связанными с морской деятельностью, в перспективном планировании морской деятельности и строительства российского флота.

Экономическое обеспечение морской деятельности включает комплексное использование возможностей экономического управления: регулирование кредитно-денежных отношений, оптимизацию налогового, антимонопольного и таможенного режимов, формирование благоприятных условий для привлечения внебюджетных источников финансирования, в том числе иностранных инвесторов, на основе совершен-

ствования нормативной правовой базы и адресной государственной поддержки инвестиционных проектов; создание условий для переориентации поставок рыбопродукции на внутренний рынок; реорганизацию стратегически важных, но неэффективно работающих судоходных компаний и организаций флота; ограничение доступа иностранного капитала в отдельные виды морской деятельности, влияющие на национальную безопасность Российской Федерации; поддержку наукоемких, энергосберегающих и ресурсосберегающих технологий в исследованиях, освоении и использовании пространств и ресурсов Мирового океана; гарантированное выделение необходимых объемов ассигнований для выполнения государственных программ в области строительства и развития ВМФ; создание условий, повышающих конкурентоспособность российского флота, портов и отраслей промышленности, связанных с обеспечением их функционирования; государственную поддержку морских учебных заведений и организаций, деятельность которых связана с выполнением международных обязательств РФ в области подготовки кадров, обеспечения безопасности морского судоходства и другие меры.

Морская деятельность осуществляется с проведением необходимого комплекса конкретных мер по обеспечению ее 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 РФ 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.

Кадровое обеспечение всех видов морской деятельности имеет первостепенное значение и предусматривает создание условий для сохранения и привлечения квалифицированных кадров; развитие структуры морского образования; создание системы подготовки руководящих кадров в области морской деятельности и др.

Информационное обеспечение морской деятельности, в первую очередь, предусматривает поддержание и развитие глобальных информационных систем, обеспечивающих морскую деятельность России, в том числе систем навигационно-гидрографического, гидрометеорологического и других видов обеспечения, единой системы информации об обстановке в Мировом океане, единой государственной системы освещения надводной и подводной обстановки, создаваемых на базе сил и средств Министерства обороны РФ, Федеральной службы России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и других федеральных органов исполнительной власти РФ.

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

С первой удачной попытки доставки товаров морем на иноземную территорию, точной даты которой теперь уже никто не назовет, мореплаватели начали формировать правила, с годами складывающиеся в обычаи, которые регулировали 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, постепенно совершенствуясь, достигли своего нынешнего развития [8, с. 12].

2.1. История возникновения морского права

В истории возникновения и становления морского права мы выделяем следующие периоды его возникновения и развития:
– античный;
– период, охватывающий начало падения Западной Римской Империи (476 г.) до открытия Америки и морского пути в Индию (1492–1498 гг.);
– период от Английской революции XVII столетия до принятия Санкт-Петербургской Декларации 1899 г.;
– от Конференции мира в Гааге 1899 г. до Крымской (Ялтинской) конференции 1944г.;
– от создания ООН до применения силы НАТО в отношении Югославии;
– современный.

Античный период

Возможно, первые морские предания зародились в Индии, куда, в свою очередь, они 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 [10].

Признанной колыбелью морского права является 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, однако, многие нормы «Родосского права» были включены впоследствии в римское законодательство [10].

Морские законы древней Греции дошли до нас в речах некоторых греческих философов и ораторов (в особенности Демосфена), через которые можно судить об их достаточной по тем временам полноте: 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 (согласно преданию, Рим был основан Ромулом около 753 г. до нашей эры) также послужило основой многим морским обычаям. Рим-

[10] Отрывок, известный в настоящее время под названием Родосского закона (loi rhodienne), около 51 года до Р.Х., по-видимому был заимствован римлянами.

ское предание лишено исторической достоверности, и точные подробности древнейшей истории Римской империи отсутствуют. Однако в том, что касается римского права, сохранилось достаточно исторических памятников, дающих более или менее ясную картину римской юриспруденции.

Для наших суждений о возникновении морского права важными следует отметить несколько обстоятельств, послуживших основой древнеримской юриспруденции:

1) в начальной стадии организация древнеримской цивилизации покоилась на родовом принципе, и поскольку на протяжении долгих лет род сохранял в Риме свое значение как союз религиозный, члены рода были связаны единством религиозного культа или сакральными (sacra gentilicia) правилами поведения;

2) первоначально международные отношения также находились в зависимости от норм сакрального права, однако, римляне довольно рано стали отделять право светское, человеческое (jus humanum) от права божеского (jus divinum);

3) отделение религиозных должностей от светских магистратур и упразднение сакрального права, по-видимому, явилось наиболее существенным элементом реформы, благодаря которой создался перевес государственной власти, давшей Риму в течение последующих столетий гегемонию в античной цивилизации.

Ромул, основывая город, который должен был впоследствии сделаться господином всего мира, изгнал из него торговцев; одни только рабы могли заниматься этим ремеслом, которое было объявлено 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» [10].

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

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, относящимся, в первую очередь, к кораблекрушениям, где строго воспрещалось разграбление имуществ, выброшенных бурей и грозивших смертной казнью всем, кто утаивал вещи, спасенные после кораблекрушения.

Явившись синтезом всего юридического творчества античного мира, римское право легло затем в качестве фундамента для правового развития всех, не только европейских, но и других народов, проживающих в бассейне Средиземного моря. Римская эпоха, как, впрочем, и вся эпоха рабовладения, относилась к морю как к «общей для всех вещи», не могущей находиться в чьей-либо собственности. Такого же мнения придерживались и

правители Древнего Императорского Рима, потому в Дигестах Юстиниана мы находим, что «море открыто всем»[11].

Падение 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 окружавшими ее провинциями, а ее восточные пределы получили впоследствии название Византия. Ослабленная Восточная Империя, с трудом боровшаяся против всех своих врагов, редко посредством силы, почти всегда хитростью, коварством и даже вероломством умудрилась просуществовать почти тысячу лет, среди внутренних революций и внешних войн, теряя время от времени, свои провинции и, наконец, доведенная до того, что в ее владении остался один только город, который греки продолжали называть столицей мира. Взятие Константинополя султаном Сельджукских турок Магометом II положило конец существованию этой Империи в 1453 г.

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

Новые хозяева Европы были исключительно воины; всегда под ружьем, они не признавали другого права, кроме права силы. Они презирали одинаково искусства, науки, промышленность, торговлю и мореплавание. Правда, позволяли побежденным народам предаваться этим занятиям, но дух хищничества, беспрерывные бесчинства и постоянные войны, которые они вели и во время которых они одинаково разоряли как свои собственные владения, так и владения своего врага [10].

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. С другой стороны, некоторые итальянские города с самым живейшим жаром предались морской торговле и ... с большим искусством сумели пользоваться всеми представлявшимися случаями, чтобы развить свое мореплавание. Сделавшись маклерами, комиссионерами, фрахтовщиками торговли варварской Европы с Азией, они все последовательно поднялись на новую ступень экономического могущества [8].

Перечень морских законов этого периода времени, по-видимому, должен начаться с кодекса византийского права, получившего название «Базилика» (примерно VII столетие), регулирующего в основном морскую торговлю на основе обязательных положений, утверждаемых императором [2, с. 40]. Далее следует упомянуть свод морских обычаев, применявшийся в итальянском городе Амальфи примерно в X столетии 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 морепла-

[11] Дигесты Юстиниана. Отв. редактор Е.А. Скрипилев. М.: Наука, 1984, с. 167.

вателями, но до нашего времени не дошли, и однако, мы ссылаемся на этот исторический памятник, используя книги наших предшественников» [8, с. 13].

В 1099 г. крестоносцы, активно осваивавшие в тот период времени Ближний Восток, издали собственный свод правил под заглавием «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 случаям, ими предусмотренными. Например, они содержали достаточно подробное описание отношений грузовладельца и хозяина судна, нечто подобное современному понятию фрахта, допускали передачу груза во временную власть капитану судна и делали ненужным сопровождение груза его владельцем. Кроме того, в ассизах были сформулированы правила оказания помощи потерпевшим кораблекрушение и необходимости возврата поднятых из воды товаров их владельцу.

Статуты Пизы были изданы в 1160 г. и содержали описание обычаев, которым необходимо была следовать мореплавателю, в том, что касается 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), изданная 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 [10, с. 12].

Другой средиземноморский город – Венеция, хотя и имел могущественный, по тем временам флот, 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 определял подробности регулирования контрактных обязательств в морской торговле [10, с. 14].

1258 г. датирован и первый испанский сборник законов, изданный в Барселоне королем Иаковом I, который спустя два года был переиздан Альфонсом X (получив название «Partidas») и дополнен несколькими главами, посвященными морским проблемам.

К одному из первых сводов древних морских обычаев, изданных в 1100 г., относятся и Олеронские свитки (франц. – Roles d'Oleron), представлявшие сборник решений, вынесенных морским судом острова Олерона близ французского Бордо. Они 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 не более как буквальный перевод ряда статей Олеронских правил [10, с. 19]. Со временем, примерно к XIV столетию, одна версия Олеронских правил, обогащенная голландскими обычаями, получила название Правила Висби (голл. – Lois de Wisby), а другая – Амстердамские правила (голл. – Les Coutumes d'Amsterdam, d'Enchuyssen et de Stavern).

Правила Висби, или Морские законы острова Готланда, представляли собой сборник, состоящий 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. [2, с. 41].

Наиболее примечательное собрание древних морских законов Англии содержалось в древней Черной книге Адмиралтейства, начатой поначалу в качестве сборника практических рекомендаций и справочных материалов, к которым прибегали Адми-

ралтейские суды еще начиная с царствования Эдуарда III (1327-1377 гг.) и которые продолжили вести и при Ричарде II (1367-1400 гг.) и в период правления Карла II (1163-0-1685 гг.) и в последующие годы.

Статьи и правила, содержащиеся в Черной книге, 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 том, что касается 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 собственность, находившаяся на нейтральном корабле, подлежала захвату. Хозяин нейтрального судна должен был отвечать на вопросы капитана военного корабля о наличии в числе своего груза предметов, принадлежащих противнику, и если он таковые имел, то должен был 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.

Отфейль цитирует статью 276 Консулата, которая гласит: «Если вооруженный корабль, идущий, или возвращающийся, или занимающийся корсарством, встречает купеческий корабль..., если взятый корабль 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... Но надо знать, весь ли груз или большая его часть принадлежит неприятелю» [10, с. 17].

Несомненно, Консулат для своего времени был весьма полезным документом, чрезвычайно близок с практикой, поскольку составлялся, прежде всего, моряками, а с другой стороны, другое его достоинство в том, что он не был статичен и периодически пополнялся более современными обычными нормами. И хотя они не носили международно-правовой характер и даже не имели национально-правового статуса, многие из этих постановлений послужили прототипом французского ордонанса 1681 г. и последующих торговых кодексов ряда европейских стран. Пять книг французского l'Ordonance pour la marine от 1681 г. весьма подробно рассматривали вопросы морского права:

– 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 [10, с. 21].

Все изданные начиная с XII века книги или постановления правителей тех или иных стран или городов-государств не имели силы международных норм и субъектами своих обязательных постановлений имели лишь своих подданных. Исключением являются Конвенции, направленные на устранение варварских обычаев в области мо-

реплавания. Самые 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 – был заключен в 1478 г. между английским королем Эдуардом IV и Максимилианом, герцогом Австрийским [10, с. 15].

Возникновение международного морского права как науки

Научные доктрины современного международного права стали формироваться в средние века и среди первых справедливо, пожалуй, назвать имя *Н. Макиавелли* (1469–1527),систематизировавшего в своих работах «Князь»,«Рассуждения о первой декаде Тита Ливия», «Об искусстве войны и др.» взгляды на договорное право, а также войну и возникающие в связи с ней проблемы международно-правового характера [8, с. 99].

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 Виттория (1480–1546)), а первые исследования основ договорного права относят к периоду рассвета абсолютизма и находят в исследованиях голландца Б. Айала (1548–1584), испанцев Д. Сото (1494–1560) и Ф. Суареца (1548–1617), итальянца А. Джентиля (1551–1611) и француза Э. Крусэ (1590–1648) [4, с. 151, 152].

Начало научной систематизация норм морского права приходится на XVII-е столетие. Это был век невообразимо грозный, принесший многие великие и трагические события. Это был век протопопа Аввакума, патриарха Никона, Ришелье, Кромвеля, Английской революции, Смутного времени в России, век, когда жил еще Шекспир (в XVII веке был написан «Гамлет»); век, когда эпоха Ренессанса уже пережила свой кризис и чувствовалось приближающееся веяние иных, трагических перемен. И 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 [12].

Одним из первых персонажей этого времени был голландец Гуго Гроций, получивший прозвище отца современного международного права.

Гуго Гроций (Grotius, de Groot) (1583–1645) – голландский юрист, государственный деятель и писатель признается во всем мире как один из основоположников государственного и международного права. В одиннадцать лет он стал студентом Лейденского университета, а в пятнадцать 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 как Испания бросала все свои силы на эксплуатацию своих американских колоний, другие европейские страны, и первой среди них Голландия, стали развивать трансокеанскую торговлю.

[12] А. Мень. Мировая духовная культура (Библия и литература XVII века). Н.Новгород, 1995

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. Война 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 и интересов, что его владельцы стали влиять не только на трансокеанскую торговлю, но и на политику, желая видеть в ней инструмент защиты своих капиталистических интересов, выходящих далеко за рамки одной страны. Так зарождался империализм.

Кроме экономики, за годы войны произошли весьма серьезные социальные изменения в датском обществе. Класс мещан и ремесленников, известных как бюргеры (burgerij; англ. – the burghers), превратился в класс большинства. Для Нидерландов этот период времени по исторической значимости сравним с Английской революцией 1688 г., или Великой Французской революцией 1789 г. Это был период «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 развивалась торговля и мореплавание.

За долгие годы разрушительное влияние войны вступило в явное противоречие с интересами экономики. И датчане, и испанцы хотели мира, но не могли найти компромисс, однако, перемирие (названное датчанами «Het Bestand») 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 самого Гроция. Но была и оппозиция, которую возглавил принц Мауритс Оранский (Prince Maurits), желавший отторжения Южных Нидерландов.

В 1601 г. Гроций был назначен историографом Голландской республики, в 1607 г. – заместителем генерального прокурора – главным казначеем. Будучи приверженцем Ольденбарневельда, он принял на его стороне участие во внутренних политико-религиозных распрях и в 1619 г. был приговорен к пожизненному заключению, однако, спустя два года бежал во Францию, где воспользовавшись предложением шведского канцлера А. Оксенштирна, перешел на службу к стокгольмскому двору в качестве шведского посла в Париже (1634 г.).

Г. Гроций одним из основных принципов права считал принцип безопасности (societatis custodia) и общежительности (sociabilitas). В их совокупности, он полагал, кроется существо естественного права, источником которого является здравый смысл. Божественное право, в его глазах, – право общее, относящееся ко всему человечеству, но он допускал еще специально божественное право, приложимое к одним израильтянам. Естественное право, по его мнению, отличается от позитивного права, божественного или человеческого, которое всегда произвольно [8].

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 напи-

сан в 1625 г. как обоснование антииспанской доктрины исключительных прав последней на торговлю в Индии. А суждения одной из глав этой книги – «Свободное море» («Mare liberum»), в этих же целях обосновывавшие свободу мореплавания, составили основополагающий принцип современного морского права – свободу открытого моря [10].

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 [8, с.101]. Представители первого (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 представители второго направления (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. Они выдвинули ряд важных прогрессивных для своего времени идей в области международного права, оказавших свое влияние и на становление современной доктрины морского права. Ян Коменский (1592–1670) выдвигал идею учреждения мирового суда, а Ж. Руссо (1712–1778) сформулировал принцип, в силу которого война должна рассматриваться как борьба между государствами, а не между гражданами.

Монтескье (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 [8, с. 102].

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.

Россия внесла крупный творческий вклад в развитие науки международного права и международного морского права. В России, еще задолго до Гроция, получил признание принцип свободы открытого моря. Заслугой России явилось, например, провозглашение *вооруженного нейтралитета*, ставшего в последствии общепризнанным, принципом защиты гражданского судоходства.. На Аахенском конгрессе 1818 г. Россия выдвинула план международной организации по борьбе с негроторговлей. По инициативе России была принята международная Санкт-Петербургская декларация 1868 г. «О гуманизации сухопутной войны». Первая попытка кодифицировать нормы права сухопутной войны в целях смягчения ее жестокостей была сделана именно Россией, представившей проект соответствующей конвенции, который был положен в основу работ Брюссельской международной конференции 1874 г. Институт международных следственных комиссий своим возникновением обязан также России. Исклю-

чительно велика ее роль и в международной кодификации мирных средств разрешения споров, предпринятой в конце XIX в.

От Английской буржуазной революции до принятия Женевской Конвенции о раненых и больных военнослужащих 1864 г.

Победа Английской революции[13] явилась победой буржуазной идеологии над феодальной, она ознаменовала собой изменения во всех областях человеческой деятельности, способствовала развитию просвещения и устранения средневековых пережитков [3, т. 13, с. 6]. 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 таких попыток дополнить сложившуюся к началу столетия практику применения морских обычаев договорными нормами, было принятие Декларации 1780 г. «О правах и обязанностях нейтральных государств во время морской войны», 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 (была принята 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:

запрет каперства;

неприкосновенность нейтральных грузов на неприятельских судах (за исключением военной контрабанды);

неприкосновенность 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. (девизом французских кораблей в то время было «Свобода морей, равенство прав для всех народов»). Французский Конвент также предпринял первую попытку издать первую декларацию о международном праве. Своим постановлением от 28 октября 1792 г. он возложил ее составление на аббата Грегуара (Gregoire). Его проект был представлен Конвенту в 1795 г., но это был не самый лучший период для законодательного собрания Франции времен первой революции (1792–1795 гг.), и ему так и не удалось сделаться французским законом.

[13] Историки различают как минимум три этапа английской буржуазной революции: первый – с 1640–1649 гг., 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.

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 своего фактического господства на всех важнейших международных морских путях. Вскоре на морских просторах стали все активнее действовать также США: в зависимости от складывающейся ситуации то в качестве соперника, то партнера Великобритании.

Рассматриваемый период был периодом борьбы за господство на море, периодом обострения противоречий по таким кардинальным вопросам, как свобода мореплавания и рыболовства, ширина и правовой режим территориального моря и другие. Поскольку международные обычаи в области использования морей и океанов создавались на протяжении длительного исторического периода и ввиду того, что многие из них признавались лишь некоторыми государствами и не признавались другими, между государствами возникали споры и разногласия по вопросу о том, существует ли та или иная международно-правовая норма как общеобязательная. Постепенно стала ощущаться большая нужда в кодификации норм международного морского права, регулирующего вооруженную борьбу на море и правовое положение нейтральных стран.

В августе 1864 г. в Женеве состоялась конференция с участием официальных представителей 16 европейских стран, где была принята Женевская конвенция 1864 г. «Об улучшении участи больных и раненых воюющих армий на поле боя»[14]. 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[15].

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 «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.

---

[14] Позднее опубликованных в 1868 г. к Конвенции были приняты дополнительные Статьи (от 6 до 13-й), в которых определялись законы ведения морской войны.

[15] 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 40 000 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. (http://www.krugosvet.ru/articles/34/1003481/1003481a1).

Международное право стало необходимым регулятором уже вполне значительного объема международных отношений; был накоплен достаточно обширный нормативный массив и заложены начала межгосударственного «правосознания».

Гаагская Конференция мира в Гааге 1899 г. – Крымская (Ялтинская) конференция глав правительств Великобритании, СССР и США

Вторая половина XVIII столетия ознаменовалась достаточно активной деятельностью европейских держав по принятию норм международного гуманитарного права. 29 ноября 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 заключается Гаагская конвенция о запрещении применения пуль типа «думдум» и в 1907 г. заключается Конвенция о законах и обычаях сухопутной войны. Уже перед второй мировой войной подписывается Женевский протокол 1925 г. о запрещении применения бактериологического и химического оружия, Протокол относительно запрещения применения на войне удушливых, ядовитых или других подобных газов и бактериологических средств.

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[16].

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 Д. Коломбос, – с еще большей силой повторились во второй мировой войне» [2, с. 782].

Этот драматический период развития международных отношений и международного права был завершен Крымской (Ялтинской) конференцией руководителей СССР, США и Великобритании (состоявшейся 4–11 февраля 1945 г.), 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 о. Сахалин и всех прилегающих к ней островов; устанавливались преимущества в использовании торгового порта Дарена и восстановления прав аренды на Порт-Артур,.

Создание ООН – применение силы 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

[16] После Грегуара попытки кодификации международного права были продолжены многими западными и российскими юристами [например, Ф. Мартенсом, А. Домин-Петрушевичем (de Domin-Petrushevecz)] в 1861 г., И.Г. Блюнчи в 1868 г. и др.

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[17].

Предтечей создания ООН явились несколько событий. 12 июня 1941 г. в Лондоне подписывается так называемая Союзническая декларация, в которой союзники обязались работать вместе с другими свободными народами, как в войне, так и в мире. Она стала первым шагом к созданию Организации Объединенных Наций. Последовавшая за этим 14 августа 1941 г. Атлантическая хартия [18], 1 января 1942 г. – Декларация Объединенных Наций[19], Московская[20] 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 Ф. Рузвельт, премьер-министр У. Черчилль и председатель И. Сталин заявили о своей решимости учредить Всеобщую международную организацию для поддержания мира и безопасности.

25 июня 1945 г. делегаты от 50 стран собрались в Сан-Франциско на Конференцию Объединенных Наций по вопросу о создании международной организации. Делегаты подготовили Устав из 111 статей, который был единогласно принят 25 июня 1945г. На следующий день делегаты подписали его в здании Мемориала ветеранов войны. 24 октября 1945 г. Устав ООН ратифицирован пятью постоянными членами Совета Безопасности и 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 двусторонних соглашениях между государствами. Международные конвенции заключались, как правило, несколькими заинтересованными морскими державами (например, Конвенция об уважении свободы судоходства в Суэцком канале 1888 г. была подписана всего девятью государствами, также девятью государствами была подписана 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 слу-

---

[17] В научной литературе существуют разногласия о том, кто из союзников и в каком документе первым предложил создание Организации Объединенных Наций. 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.

[18] 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.

[19] 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.

[20] 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» [178].

чаях 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 стала осуществлять 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 гг. Комиссия уделила большое внимание международному морскому праву. 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.

I Конференция ООН по морскому праву состоялась в Женеве с 24 февраля по 29 апреля 1958 г. В ней 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, какие она признала бы подходящими.

Попытки ООН закрепить сложившиеся обычные нормы международного морского права материализовались подписанием четырех соглашений и факультативного протокола, касающихся определенных аспектов морского права, 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 без ответов, однако, многие вопросы, касающиеся, в частности, максимальной ширины территориального моря и протяженности зоны прибрежного рыболовства, на которую должна распространяться юрисдикция государства.

Начиная с 1958 г. созывались следующие конференции по вопросам международного морского права:

1958 г. – Первая конференция Организации Объединенных Наций по морскому праву: в Женеве собрались представители 86 государств и приняли четыре международные конвенции, касающиеся территориального моря, открытого моря, континентального шельфа и рыболовства и охраны живых ресурсов.

1960 г. – Вторая конференция Организации Объединенных Наций по морскому праву не смогла выработать какое-либо существенное соглашение о границах территориального моря и правах на рыболовство.

1967 г. – Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций решила, что технологические и другие изменения в мире требуют от международного сообщества заняться вопросами права, регулирующего использование морей за пределами действия национальной юрисдикции. Для изучения этих вопросов Ассамблея учредила специальный комитет, состоящий из 35 членов.

1968 г. – Состав Специального комитета расширен до 41 члена; и он переименован в Комитет по мирному использованию дна морей и океанов за пределами действия нацио-

нальной юрисдикции.

1970 г. – Основываясь на результатах работы Комитета по морскому дну, Генеральная Ассамблея приняла Декларацию принципов, регулирующий режим дна морей и океанов и его недр за пределами действия национальной юрисдикции. Эти районы были объявлены «общим наследием человечества». Ассамблея приняла также решение о созыве Третьей конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву. Комитету по морскому дну, состав которого был расширен до 91 члена, поручено провести подготовку к этой Конференции. К 1973 г. Комитет подготовил шести томный доклад.

1973 г. – Первая сессия Конференции (организационная, Нью-Йорк) выбрала должностных лиц и начала работу над правилами процедуры. Председателем Конференции был избран Гамильтон Ширли Амерасингхе (Шри-Ланка).

1974 г. – Вторая сессия, Каракас. Приняты правила процедуры; 115 стран участвовали в общих прениях. Первая попытка рассмотрения альтернативных текстов, представленных Комитетом по морскому дну.

1975 г. – Третья сессия, Женева. В «едином тексте для переговоров», представленном председателями комитетов, содержались юридические формулировки положений, которые предстояло включить в Конвенцию.

1976 г. – Четвертая сессия, Нью-Йорк. В результате переговоров выработан «пересмотренный единый текст для переговоров».

1976 г. – Пятая сессия, Нью-Йорк. Дальнейший прогресс в некоторых областях, тупик в вопросе об организации и регулировании добычи полезных ископаемых в глубоководных районах моря.

1977 г. – Шестая сессия, Нью-Йорк. В ходе продолжающихся переговоров выработан «неофициальный сводный текст для переговоров».

1978 г. – Седьмая сессия, сначала в Женеве, затем в Нью-Йорке. Учреждены семь групп по переговорам для преодоления ключевых разногласий.

1979 г. – Восьмая сессия, сначала в Женеве, затем в Нью-Йорке. Появился первый пересмотренный вариант текста для переговоров 1977 г. Принято решение завершить работу над Конвенцией к 1980 г.

1980 г. – Девятая сессия, сначала в Нью-Йорке, затем в Женеве. Подготовлен «неофициальный текст» проекта Конвенции. Заключительную сессию планировалось провести в 1981 г.

1981 г. – Десятая сессия, сначала в Нью-Йорке, затем в Женеве. Опубликован первый официальный текст проекта Конвенции. Местами пребывания Международного органа по морскому дну и Международного трибунала по морскому праву выбраны соответственно Ямайка и Федеративная Республика Германии. Соединенные Штаты заявили, что они испытывают трудности в связи с положениями, касающимися морского дна. Проведение «заключительной сессии для принятия решений» намечено на 1982 г.

1982 г. – Одиннадцатая сессия (первая часть, 8 марта–30 апреля), Нью-Йорк. После того как были исчерпаны все усилия по достижению общего согласия, Конференция провела голосование по ряду поправок к проекту Конвенции. В конце сессии по просьбе Соединенных Штатов было проведено заносимое в отчет заседания голосование. 30 апреля Конвенция была принята 130 голосами против 4 при 17 воздержавшихся.

1982 г. – Одиннадцатая сессия (вторая часть, 22–24 сентября), Нью-Йорк. Были утверждены изменения в Конвенции, предложенные Редакционным комитетом. Принят проект Заключительного акта. Ямайка выбрана в качестве места проведения сессии для подписания документов Конференции.

1982 г. (6–10 декабря) – Конвенция и Заключительный акт подписаны 119 делегациями в Монтего-Бее (Ямайка).

1983 г. – в Кингстоне (Ямайка) Подготовительная комиссия провела сессию, с тем чтобы начать работу по созданию Международного органа по морскому дну м Международного трибунала по морскому праву.

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 гг. 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 подписание Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. Ее подписали 157 государств, Совет ООН по Намибии и ЕЭС.

Некоторые политики и ученые склонны относить этот документ к «Конституции мирового океана». Действительно, 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 своих национальных интересов, а они 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[21]. В 90-е годы стало очевидным и то, что будущая Европа будет строиться не на основе сближения Востока и Запада, а на основе постепенного расширения западных организаций, прежде всего ЕС и НАТО[22].

В течение 90-х годов Россию отличал собственный подход к проблемам европейской безопасности: российская дипломатия достаточно активно пыталась сформулировать и реализовать такую концепцию европейской безопасности, которая бы не приводила к существенному изменению баланса сил в Европе и продолжала бы отвечать национальным интересам России. Ставка на СБСЕ, которую делала российская дипломатия при оценке нового миропорядка в первой половине 90-х годов, заключалась в том, чтобы сделать эту организацию (с 1 января 1995 г. – ОБСЕ) главной структурой европейской безопасности, возможно включающей в себя такую военно-политическую структуру, как НАТО[23].

---

[21] Примерно такие же измерения международной безопасности заложены в российской Концепции национальной безопасности (Утверждена Указом Президента РФ № 24 от 10 января 2000 г. Независимое военное обозрение, № 1, 2000).

[22] Современные международные отношения. Под ред. А.В. Торкунова. М., 1999.

[23] Представляется, что эта позиция была весьма далекой от реальностей, складывавшихся в Европе. Во второй половине 90-х годов в рамках ОБСЕ в соответствии с Лиссабонской декларацией 1996 г. началась разработка модели безопасности Европы. Уже на начальном этапе для XXI века выявились существенные расхождения среди государств-участников как по самой концепции европейской безопасности, так и по роли ОБСЕ. Российская сторона, внесшая в ходе работы

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

22 марта 1999 г. совет НАТО 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, которая, по сути, началась в последующие дни. Применение силы 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 силы НАТО против Югославии – это нарушение одного 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 различные районы Мирового океана крупных военно-морских соединений – авианосных групп, с которых совершаются боевые авиа налеты на территории суверенных государств (Югославия, Афганистан), а также в контроле за иностранным коммерческим судоходством за пределами рамок КМП-82 (например, в задержании российских танкеров по подозрению в нарушении санкций ООН в отношении Ирака, что на практике привело к отказу российских судовладельцев к коммерческой деятельности в регионе).

Борьба с терроризмом или иными проявлениями противоправной деятельности не может строиться на двойном стандарте. Любой американец при упоминании сочетания 9-11 или англичанин 7-7 безошибочно определят, к какому событию имеют отношения эти цифры, однако, вряд ли кто-либо даже из искушенных политиков обратит внимание, что 3-22 – это месяц и дата начала бомбардировок Югославии.

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 (примером может служить односторонний отказ США от договоренностей по ПРО);

– за счет вовлечения большего количества стран (предполагающих получение благ за счет самого факта членства, однако не могущих реально влиять на принимаемые решения) создается параллельная с ООН структура, делающая последнюю со временем безжизненной;

– расширение полномочий организации за счет внесения изменений в договор о ее создании.

С учетом возрастания усилий по освоению ресурсов Мирового океана и его значимости для большинства государств, доктрины «гуманитарного вмешательства» в

---

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 г.) и Осло (1998 г.), а также встреч Совета министров иностранных дел ОБСЕ (Чижов В.А. Стамбульский саммит // Международная жизнь. 1999. № 12. С. 39).

традиционных зонах повышенного риска (Ближний Восток, Средиземное море, Персидский залив, Южная Азия и Азиатско-Тихоокеанский регион) вряд ли будут способствовать международной безопасности. Будущее развитие международного права и международного морского права, 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 сколько по языку и флагу, а 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 понимаем 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 иная деятельность, направленная на достижение и других целей, связанных с морскими пространствами и морским дном.

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

Субъектами 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 выделены в три группы:

– нормы международного морского публичного права;

– нормы международного морского коммерческого права;

– нормы внутреннего законодательства конкретного государств[24].

Нормативный массив морского права состоит из различных по характеру норм[25]. Согласно Статье 53 Венской конвенции о праве международных договоров, 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, получившие юридическое закрепление в общепризнанных и универсальных источниках международного права. Принципы международного права признаются в качестве императивных норм, то есть 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.

---

[24] 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.

[25] Более подробно см.: Лукашук И.И. Нормы международного права. М.: Спарк, 1997. Талалаев А.Н. Право международных договоров. М., 1980. M.Shaw. International law. Grotius Pub. Cambridge UP. 1991.

Основные принципы международного публичного права зафиксированы в статье 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 24.10.1970 г., а также Декларации принципов, которыми государства-участники должны руководствоваться во взаимных отношениях, содержащиеся в заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1.08.1975 г.

Для поддержания международного мира и безопасности, развития дружественных отношений между нациями члены ООН на основе Статьи 2 Устава действуют 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 свою внешнюю политику. Пункт 1 Статьи 2 Устава ООН свидетельствует, что «организация основана на принципах суверенного равенства всех ее членов». Основное международно-правовое содержание принципа – обеспечить юридически равное участие в международных отношениях всех государств, независимо от различий экономического, социального, политического или иного характера.

Принцип добросовестного выполнения международных обязательств возник как международно-правовой обычай [26], что было связанно 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 пункту 2 Статьи 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». В Декларации принципов заключительного акта СБСЕ 1975 г. государства-участники согласились добросовестно выполнять свои обязательства по международному праву, как те обязательства, которые вытекают из его общепризнанных принципов и норм, так и те

[26] Его более древняя формула звучит так: «договора должны соблюдаться» (лат. – pacta sunt servanda).

обязательства, которые вытекают из соответствующих договоров или других соглашений, участниками которых они являются. Юридическое содержание добросовестности вытекает из текста Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., в частности из разделов «Применение договоров» (Статьи 28–30) и «Толкование договоров» (Статьи 31–33).

Принцип мирного разрешения международных споров. Согласно пункту 3 Статьи 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 Статье 2 Частной конвенции о мирном решении международных столкновений 1907 г., не запрещалось обращаться к войне («прежде чем прибегнуть к оружию»), не обязывало обращаться к мирным средствам («обращаться, насколько позволяют обстоятельства») и рекомендовало весьма узкий круг мирных средств (добрые услуги и посредничество). Статья 33 Устава ООН требует: 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. Пункт 4 Статьи 2 Устава ООН гласит: «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 и принято в одной из резолюций ООН, а также:

в Декларации о принципах международного права 1970 г.;

в определении агрессии 1974 г.;

в заключительном акте СБСЕ 1975 г. (совещание по безопасности и сотрудничеству в Европе);

в Декларации об усилении эффективности принципа отказа от угрозы силой или ее применения в международных отношениях 1977 г.

Согласно Уставу ООН, запрещается не только применение вооруженной силы, но и невооруженного насилия, которое носит характер противоправного применения силы (пункт 4 Статьи 2 Устава ООН).

В заключительном акте СБСЕ (раздел, касающийся претворения в жизнь согласованных принципов) прямо указывается, что государства-участники будут «воздерживаться от всех проявлений силы с целью принуждения другого государства-участника», «воздержаться от любого акта экономического принуждения». Это свидетельствует о том, что современное международное право запрещает противоправное применение силы в любом ее применении. Устав ООН предусматривает только два случая правомерного применения вооруженной силы:

– в целях самообороны (Статья 51);

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

Статья 51 Устава ООН применяется, только если произойдет вооруженное нападение на государства; Статья 42 используется Советом Безопасности ООН только тогда, когда рекомендованные меры невооруженного характера недостаточны. Уполномочивается предпринять такие действия воздушными, морскими или сухопутными силами, какие окажутся необходимыми для поддержания или восстановления международного мира и безопасности. Среди таких мер:

– демонстрация;

– блокада;

– операции воздушных, морских или сухопутных сил членов ООН.

Таким образом, принцип неприменения силы предусматривает запрещение агрессивных войн. Согласно Определению агрессии 1974 г., 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 пунктом 7 Статьи 2 Устава ООН, Организация 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 главы 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 Статье 2 Устава ООН и другими императивами международных отношений. В частности, к ним 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 пункт 4 Статьи 2 Устава ООН следующим образом:

– государство должно 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 нарушении положений Устава и не должна быть объектом приобретения другим государством в результате утраты силы или ее применения;

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

Принцип нерушимости государственных границ[27] 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 потому они будут воздерживаться сейчас и в будущем от любых посягательств на эти границы». Признание этого принципа означает также и отказ от каких-либо территориальных притязаний,

[27] По мнению И.И. Лукашука, данный принцип не получил универсального признания, а потому носит региональный характер [244, с. 122].

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. Пункт 2 Статьи 1 Устава ООН гласит, что одна из важнейших целей ООН – «развивать дружественные отношения между нациями на основе уважения принципов равноправия и самоопределения народов». В Статье 55 Устава ООН 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 в Декларации о предоставлении независимости колониальным странам и народам 1960 г., в Декларации о правах человека 1966 г., в 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 из других положений Устава, в частности из положений статей 55 и 56. Согласно Уставу ООН, государства обязаны осуществлять международное сотрудничество в разрешении международных проблем экономического, социального, культурного и гуманитарного характера, а также обязаны поддерживать международный мир и безопасность и с этой целью принимать эффективные коллективные меры. Статья 55 Устава ООН указывает 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 их официального признания и длительная международная практика свидетельствуют о том, что в морепользовании также сложились императивные нормы, которые могут быть отнесены к «принципам морского права»[28], а именно:

1) принцип свободы открытого моря;

2) принцип справедливого разграничения (применяется при делимитации морских пространств между государствами, побережье которых смежно или противолежаще);

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

4) принцип обязательности доступа к морю государств, не имеющих к нему выхода свободы транзита;

5) принцип запрета пиратства и работорговли.

[28] Их юридическое содержание излагается в последующих разделах книги.

Нормы международного морского права неоднородны по содержанию и форме. Их можно классифицировать по различным основаниям [29]. 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 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. Как известно, норма права представляет собой модель взаимного поведения субъектов и, тем самым, модель соответствующего межгосударственного отношения. Юридическая функция, общих норм заключается в нормативном регулировании отношений между субъектами международного права. Указанные нормы представляют собой единый общеобязательный масштаб поведения субъектов, и служит оценочным критерием деятельности в межгосударственной сфере. Сам факт их существования определяет оценку деятельности как правомерной или неправомерной и таким путем ее соответствие интересам взаимодействующих субъектов и более широкого круга государств[30].

---

[29] Учебник международного права под ред. Ю.М. Колосова и В.И. Кузнецова в разделе «Классификация норм международного права» делит их на универсальные (регулируют отношения всех субъектов), по способу (методу) правового регулирования – на диспозитивные и императивные (Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное право. М.: Международные отношения, 1996).

[30] Лукашук И.И. Нормы международного права в международной нормативной системе. РАЕН Институт государства и права. М.: Спарк, 1997, с. 115.

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[31].

Энциклопедические источники под специальными нормами права понимает те, которые действуют в отношении определенной категории лиц, органов или организаций[32]. Применительно к данному изданию, под специальной нормой мы понимаем нормы, которые, будучи по своему характеру, как международными, так и внутригосударственными, регулируют отношения между субъектами при наличии дополнительных названных в ее гипотезе фактов, при которых действует специальное, а не общее правило.

Специальные нормы призваны существенно дополнять и детализировать общие нормы, однако, в какой-то мере они их и ограничивают, создавая конкуренцию или противоречия, которые теоретически должны разрешаться в пользу общих норм. Вместе с тем, 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 заключения сторонами договора соглашения о праве, применимом к их отношениям.

Нормы морского коммерческого права имеют туже природу, что и 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[33].

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:

---

[31] Юридический энциклопедический словарь. Под ред. А. Сухарева. М.: Советская энциклопедия, 1987, с. 196.

[32] Энциклопедический юридический словарь. Под ред. В. Крутских. М.: ИНФРА-М, 1998, с. 254.

[33] Более подробно см. главу 13.

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 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 национального права.

Исходя из содержания и назначения, коллизионные нормы могут быть дополнительными (или субсидиарными). Особенность таких норм заключается в том, что они устанавливаются 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. Их 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. Лишь 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 унифи-

кация позволяет устранять объективно существующие различия в правовом регулировании гражданско-правовых отношений в каждом государстве. Данное обстоятельство создает предпосылки для единообразия правоприменительной практики, а следовательно, 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 право обеспечительное нормотворчество, контроль и право применения;

б) непосредственную фактическую деятельность по достижению социально значимых результатов (например, пресечение незаконного рыболовства или запрет на добычу минеральных ресурсов), в результате которой субъекты достигают определенного состояния, сохранения, 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. Поэтому 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. Право, как совокупность общеобязательных норм или правил поведения, может найти себе выражение в двух основных формах, которые поэтому называют *источниками права*; это именно *обычай* и *закон*. Обычай – это непосредственное проявление народного правосознания, норма, свидетельствующая о своем существовании самим фактом своего неуклонного применения. Закон – это сознательное и ясно сформулированное повеление уполномоченной на это власти.

Из этих двух форм древнейшим является обычай, и долгое время все право имело характер *обычного права*.

В соответствии с положениями Статьи 38(1) 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 – это международный обычай и международный договор.

Для морского частного права[34] 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 основному источнику 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

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[35], регулирующих различные аспекты деятельности человека на море, включая рыболовство, военное мореплавание, транспортировку грузов, предотвращение загрязнения морской среды и т.д. [1, с.10].

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 правил поведения. Государства-участники могут выполнить свои международные обязательства путем прямой инкорпорации международного договора в свое внутреннее право

---

[34] Более подробно см. главу 13.

[35] 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 – многие авторы именно этому договору отдают первенство.

или же путем издания отдельных внутригосударственных актов на их основе.

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 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., 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 Конвенцию 1982 г. 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 отношению к количеству стран, его ратифицировавших, и объему разрешенных проблем, связанных с делимитацией, статусом и регламентацией использования Мирового океана. Конвенция гарантировала защиту экономических интересов прибрежных государств, установив статус исключительной экономической зоны, а с другой стороны, обеспечила допуск к разработке ресурсов района морского дна за пределами национальных юрисдикций. Конвенция 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 многие вопросы, связанные с подводным мореплаванием, не решила вопрос правового статуса военного летательного аппарата, и затонувших объектов, очень вяло отнеслась к правовому регулированию мореплавания судов, снабженных ЯЭУ, и не решила проблему применения силы в ответ на неправомерные притязания или действия, могущие наносить ущерб «добропорядочному и законопослушному пользователю морских пространств».

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

В своей резолюции 55/7 от 30 октября 2000 г. Генеральная Ассамблея подчеркнула важное значение увеличения государств – участников Конвенции [36] и Соглаше-

[36] Из прибрежных государств 22 пока не стали участниками Конвенции: 5 государств в Африканском регионе (Конго, Либерия, Ливийская Арабская Джамахирия, Марокко и Эритрея), 9 государств в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Израиль, Иран (Исламская Республика), Камбоджа, Корейская Народно-Демократическая Республика, Ниуэ, Объединенные Арабские Эмираты, Сирийская Арабская Республика, Таиланд, и Турция), 2 государства в Европе и Северной Америке (Соединенные Штаты Америки и Эстония) и 6 государств в Латинской Америке и Карибском бассейне (Венесуэла, Доминиканская Республика, Колумбия, Перу, Сальвадор и Эквадор).

ния 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) [1, с. 12], к началу 2005 г. свои ратификационные грамоты сдали еще 14 государств. Общее количество участников КМП-82 на 1 июня 2005 г., составляет 149 (см. табл. 2.3.1).

Соглашение об осуществлении Части XI КМП-82 было принято 28 июля 1994 г. (резолюция 48/263 Генеральной Ассамблеи) 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 Частью XI преимущественную силу имеют 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. Кроме того, КМП-82 предоставляет определенные права государствам, не имеющим выхода к морю[37].

На июнь 2005 г. в Соглашении об осуществлении Части XI участвует 121 государство, однако, остается еще ряд государств, которые стали участниками Конвенции до принятия Соглашения о Части XI и пока не выразили согласия на обязательность для себя Соглашения. К числу этих государств, которые продолжают применять Соглашение де-факто, относятся: Ангола, Антигуа и Барбуда, Бахрейн, Босния и Герцеговина, Бразилия, Вьетнам, Гайана, Гамбия, Гана, Гвинея-Бисау, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Джибути, Доминика, Египет, Ирак, Йемен, Кабо-Верде, Камерун, Коморские Острова, Коста-Рика, Кувейт, Мали, Маршалловы острова, Мексика, Сан-Томе и Принсипи, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сент-Люсия, Сомали, Судан и Уругвай.

Что касается Соглашения об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими 1995 г. (Соглашение по рыбным запасам 1995 г.), то свои документы о ратификации или присоединении, на июнь 2005 г. сдало 51 государство.

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 рассматриваются подавляющим числом государств в качестве значительного вклада 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 Конвенции ООН по морскому праву 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.

---

[37] Азербайджан, Андорра, Армения, Афганистан, Беларусь, Буркина-Фасо, Бурунди, Бутан, Венгрия, Казахстан, Кыргызстан, Лесото, Лихтенштейн, Малави, Нигер, Республика Молдова, Руанда, Сан-Марино, Свазиленд, Святейший Престол, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Центрально-Африканская Республика, Чад, Швейцария и Эфиопия.

Таблица 2.3.1

Ратификация КМП-82 и исполнительных соглашений (в хронологическом порядке)

1. Фиджи (10 декабря 1982)
2. Замбия (7 марта 1983)
3. Мексика (18 марта 1983)
4. Ямайка (21 марта 1983)
5. Намибия (18 апреля 1983.)
6. Гана (7 июня 1983)
7. Багамские острова (29 июля 1983)
8. Белиз (13 августа 1983)
9. Египет (26 августа 1983)
10. Кот-д'Ивуар (26 марта 1984)
11. Филиппины (8 мая 1984)
12. Гамбия (22 мая 1984)
13. Куба (15 августа 1984)
14. Сенегал (25 октября 1984.)
15. Судан (23 января 1985)
16. Сент-Люсия (27 марта 1985)
17. Того (16 апреля 1985.)
18. Тунис (24 апреля 1985.)
19. Бахрейн (30 мая 1985)
20. Исландия (21 июня 1985.)
21. Мали (16 июля 1985)
22. Ирак (30 июля 1985)
23. Гвинея (6 сентября 1985)
24. Объединенная Республика Танзания (30 сентября 1985)
25. Камерун (19 ноября 1985)
26. Индонезия (3 февраля 1986)
27. Тринидад и Тобаго (25 апреля 1986)
28. Кувейт (2 мая 1986)
29. Югославия (5 мая 1986)
30. Нигерия (14 августа 1986)
31. Гвинея-Бисау (25 августа 1986)
32. Парагвай (26 сентября 1986)
33. Йемен (21 июля 1987)
34. Кабо-Верде (10 августа 1987)
35. Сан-Томе и Принсипи (3 ноября 1987)
36. Кипр (12 декабря 1988)
37. Бразилия (22 декабря 1988)
38. Антигуа и Барбуда (2 февраля 1989)
39. Демократическая Республика Конго (17 февраля 1989)
40. Кения (2 марта 1989)
41. Сомали (24 июля 1989)
42. Оман (17 августа 1989)
43. Ботсвана (2 мая 1990)
44. Уганда (9 ноября 1990)
45. Ангола (5 декабря 1990.)
46. Гренада (25 апреля 1991)
47. Микронезия (Федеративные Штаты) (29 апреля 1991)
48. Маршалловы острова(9 августа 1991)
49. Сейшельские острова (16 сентября 1991)
50. Джибути (8 октября 1991)
51. Доминика (24 октября 1991)
52. Коста-Рика (21 сентября 1992)
53. Уругвай (10 декабря) 1992)
54. Сент-Китс и Невис (7 января 1993)
55. Зимбабве (24 февраля 1993)
56. Мальта (20 мая 1993)
57. Сент-Винсент и Гренадины (1 октября 1993)
58. Гондурас (5 октября 1993)
59. Барбадос (12 октября 1993)
60. Гайана (16 ноября 1993)
61. Босния и Герцеговина (12 января 1994)
62. Коморские острова (21 июня 1994.)
63. Шри-Ланка (19 июля 1994)
64. Вьетнам (25 июля 1994)
65. Бывшая Югославская Республика Македония (19 августа 1994)
66. Австралия (5 октября 1994)
67. Германия (14 октября 1994)
68. Маврикий (4 ноября 1994)
69. Сингапур (17 ноября 1994)
70. Сьерра-Леоне (12 декабря 1994)
71. Ливан (5 января 1995)
72. Италия (13 января 1995)
73. Острова Кука (15 февраля 1995)
74. Хорватия (5 апреля 1995)
75. Боливия (28 апреля 1995)
76. Словения (16 июня 1995)
77. Индия (29 июня 1995)
78. Австрия (14 июля 1995)
79. Греция (21 июля 1995)
80. Тонга (2 августа 1995)
81. Самоа (14 августа 1995)
82. Иордания (27 ноября 1995)
83. Аргентина (1 декабря 1995)
84. Науру (23 января 1996.)
85. Республика Корея (29 января 1996)
86. Монако (20 марта 1996)
87. Грузия (21 марта 1996)
88. Франция (11 апреля 1996)
89. Саудовская Аравия (24 апреля 1996)
90. Словакия (8 мая 1996)
91. Болгария (15 мая 1996)
92. Мьянма (21 мая 1996)
93. Китай (7 июня 1996)
94. Алжир (11 июня 1996)
95. Япония (20 июня 1996)
96. Чешская Республика (21 июня 1996)
97. Финляндия (21 июня 1996)
98. Ирландия (21 июня 1996)
99. Норвегия (24 июня 1996)
100. Швеция (25 июня 1996)
101. Нидерланды (28 июня 1996)
102. Панама (1 июля 1996)
103. Мавритания (17 июля 1996)
104. Новая Зеландия (19 июля 1996)
105. Гаити (31 июля 1996)
106. Монголия (13 августа 1996)
107. Палау (30 сентября 1996)
108. Малайзия (14 октября 1996)
109. Бруней-Даруссалам (5 ноября 1996)
110. Румыния (17 декабря 1996)
111. Папуа. Новая Гвинея (14 января 1997)
112. Испания (15 января 1997)
113. Гватемала (11 февраля 1997)
114. Пакистан (26 февраля 1997)
115. Россия (12 марта 1997)
116. Мозамбик (13 марта 1997)
117. Соломоновы острова (23 июня 1997)
118. Экваториальная Гвинея (21 июля 1997 г.)
119. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (25 июля 1997)
120. Бенин (16 октября 1997)
121. Португалия (3 ноября 1997)
122. ЮАР (23 декабря 1997)
123. Габон (11 марта 1998)
124. Европейское сообщество (1 апреля 1998)
125. Лаосская Народно-Демократическая Республика (5 июня 1998)
126. Суринам (9 июля 1998)
127. Непал (2 ноября 1998)
128. Бельгия (13 ноября 1998)
120. Польша (13 ноября 1998)
130. Украина (26 июля 1999)
131. Вануату (10 августа 1999)
132. Никарагуа (3 мая 2000)
133. Мальдивские острова (7 сентября 2000)
134. Люксембург (5 октября 2000)
135. Сербия и Монтенегро (12 Марта 2001)
136. Бангладеш (27 Июля 2001)
137. Мадагаскар (22 Августа 2001)
138. Венгрия (5 Февраля 2002)
139. Армения (9 Декабря 2002)
140. Катар (9 Декабря 2002)
141. Тувалу (9 Декабря 2002)
142. Кирибати (24 Февраля 2003)
143. Албания (23 Июня 2003)
144. Канада (7 Ноября 2003)
145. Литва (12 Ноября 2003)
146. Дания (16 Ноября 2004)
147. Латвия (23 Декабря 2004)
148. Буркина-Фасо (25 Января 2005)
149. Эстония (26 августа 2005)

Соглашение об осуществлении Части XI

1. Кения (29 июля 1999)
2. Бывшая Югославская Республика Македония (19 августа 1994)
3. Австралия (5 октября) 1994)
4. Германия (14 октября) 1994)
5. Белиз (21 октября 1994)
6. Маврикий (4 ноября 1994)
7. Сингапур (17 ноября 1994)
8. Сьерра-Леоне (12 декабря 1994)
9. Сейшельские острова (15 декабря 1994)
10. Ливан (5 января 1995)
11. Италия (13 января 1995)
12. Острова Кука (15 Февраля 1995)
13. Хорватия (5 апреля 1995)
14. Боливия (28 апреля 1995)
15. Словения (16 июня 1995)
16. Индия (29 июня 1995)
17. Парагвай (10 июля 1995)
18. Австрия (14 июля 1995)
19. Греция (21 июля 1995)
20. Сенегал (25 июля 1995)
21. Кипр (27 июля 1995)
22. Багамские острова (28 июля 1995)
23. Барбадос (28 июля 1995)
24. Кот-д'Ивуар (28 июля 1995)
25. Фиджи (28 июля 1995)
26. Гренада (28 июля 1995)
27. Гвинея (28 июля 1995)
28. Исландия (28 июля 1995)
29. Ямайка (28 июля 1995)
30. Намибия (28 июля 1995)
31. Нигерия (28 июля 1995)
32. Шри-Ланка (28 июля 1995)
33. Того (28 июля 1995)
34. Тринидад и Тобаго (28 июля 1995)
35. Уганда (28 июля 1995)
36. Югославия (28 июля 1995)
37. Замбия (28 июля 1995)
38. Зимбабве (28 июля 1995)
39. Тонга (2 августа 1995)
40. Самоа (14 августа 1995)
41. Микронезия (6 сентября 1995)
42. Иордания (27 ноября 1995)
43. Аргентина (1 декабря 1995)
44. Науру (23 января 1996)
45. Республика Корея (29 января 1996)
46. Монако (20 марта 1996)
47. Грузия (21 марта 1996)
48. Франция (11 апреля 1996)
49. Саудовская Аравия (24 апреля 1996)
50. Словакия (8 мая 1996)
51. Болгария (15 мая 1996)
52. Мьянма (21 мая 1996)
53. Китай (7 июня 1996)
54. Алжир (11 июня 1996)
55. Япония (20 июня 1996)
56. Чешская Республика (21 июня 1996)
57. Финляндия (21 июня 1996)
58. Ирландия (21 июня 1996)
59. Норвегия (24 июня 1996)
60. Швеция (25 июня 1996)
61. Мальта (26 июня 1996)
62. Нидерланды (28 июня 1996)
63. Панама (1 июля 1996)
64. Мавритания (17 июля 1996)
65. Новая Зеландия (19 июля 1996)
66. Гаити (31 июля 1996)
67. Монголия (13 августа 1996)
68. Палау (30 сентября 1996)
69. Малайзия (14 октября 1996)
70. Бруней-Даруссалам (5 ноября 1996)
71. Румыния (17 декабря 1996)
72. Папуа. Новая Гвинея (14 января 1997)
73. Испания (15 января 1997)
74. Гватемала (11 февраля 1997)
75. Оман (26 февраля 1997)
76. Пакистан (26 февраля 1997)
77. Российская Федерация (12 марта 1997)
78. Мозамбик (13 марта 1997)
79. Соломоновы острова (23 июня 1997)
80. Экваториальная Гвинея (21 июля 1997)
81. Филиппины (23 июля 1997)
82. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии (25 июля 1997)
83. Чили (25 августа 1997)
84. Бенин (16 октября 1997)
85. Португалия (3 ноября 1997)
86. Южная Африка (23 декабря 1997)
87. Габон (11 марта 1998)
88. Европейское сообщество (1 апреля 1998)
89. Лаосская Народно-Демократическая Республика (5 июня 1998)
90. Объединенная Республика Танзания (25 июня 1998)
91. Суринам (9 июля 1998)
92. Непал (2 ноября 1998)
93. Бельгия (13 ноября 1998)
94. Польша (13 ноября 1998)
95. Украина (26 июля 1999)
96. Вануату (10 августа 1999)
97. Никарагуа (3 мая 2000)
98. Индонезия (2 июня 2000)
99. Мальдивские острова (7 сентября 2000)
100. Люксембург (5 октября 2000)
101. Бангладеш (27 июля 2001)
102. Мадагаскар (22 августа 2001)
103. Коста-Рика (20 сентября 2001)
104. Венгрия (5 февраля 2002)
105. Тунис (24 мая 2002)
106. Кувейт (2 августа 2002)
107. Камерун (28 августа 2002)
108. Куба (17 октября 2002)
109. Армения (9 декабря 2002)
110. Катар (9 декабря 2002)
111. Тувалу (9 декабря 2002)
112. Кирибати (24 февраля 2003)
113. Мексика (10 апреля 2003)
114. Албания (23 июня 2003)
115. Гондурас (28 июля 2003)
116. Канада (7 ноября 2003)
117. Литва (12 ноября 2003)
118. Дания (16 ноября 2004)
119. Латвия (23 декабря 2004)
120. Буркина-Фасо (25 января 2005)
121. Ботсвана (31 января 2005)
122. Эстония (26 августа 2005)

Соглашение по рыбным запасам 1995 г.

1. Тонга (31 июля 1996)
2. Сент-Люсия (9 августа 1996)
3. Соединенные Штаты Америки (21 августа 1996)
4. Шри-Ланка (24 октября 1996)
5. Самоа (25 октября 1996)
6. Фиджи (12 декабря 1996)
7. Норвегия (30 декабря 1996)
8. Науру (10 января 1997)
9. Багамские острова (16 января 1999)
21. Папуа. Новая Гвинея (4 июня 1999)
22. Монако (9 июня 1999)
23. Канада (3 августа 1999)
24. Уругвай (10 сентября 1999)
25. Австралия (23 декабря 1999)
26. Бразилия (8 марта 2000)
27. Барбадос (22 сентября 2000)
28. Новая Зеландия (18 апреля 2001)
40. Дания (19 декабря 2003)
41. Финляндия (19 декабря 2003)
42. Франция (19 декабря 2003)
43. Германия (19 декабря 2003)
44. Греция (19 декабря 2003)
45. Ирландия (19 декабря 2003)
46. Италия (19 декабря 2003)
47. Люксембург (19 декабря 2003)
48. Нидерланды (19 декабря

1997) 10. Сенегал (30 января 1997) 11. Соломоновы острова (13 февраля 1997) 12. Исландия (14 февраля 1997) 13. Маврикий (25 марта 1997) 14. Микронезия (Федеративные Штаты) (23 мая 1997) 15. Россия (4 августа 1997) 16. Сейшельские острова (20 марта 1998) 17. Намибия (8 апреля 1998) 18. Иран (Исламская Республика) (17 апреля 1998) 19. Мальдивские острова (30 декабря 1998) 20. Острова Кука (1 апреля 1999)	29. Коста-Рика (18 июня 2001) 30. Мальта (11 ноября 2001) 31. Великобритания, от имени остров государств Содружества (10 декабря 2001) Великобритания (19 декабря 2003) 32. Кипр (25 сентября 2002) 33. Украина (27 февраля 2003) 34. Маршалловы острова (19 марта 2003) 35. Южная Африка (14 августа 2003) 36. Индия (19 августа 2003) 37. ЕС (19 декабря 2003) 38. Австрия (19 декабря 2003) 39. Бельгия (19 декабря 2003)	2003) 49. Португалия (19 декабря 2003) 50. Испания (19 декабря 2003) 51. Швеция (19 декабря 2003) 52. Кения (13 июля 2004) 53. Белиз (14 июля 2005) 54. Кирибати (15 сентября 2005) 55. Гвинея (16 сентября 2005) 56. Либерия (16 сентября 2005)

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

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

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не дает определения «внутренние воды», лишь указывая на то обстоятельство, что на эти пространства распространяется суверенитет прибрежного государства [14, статья 2].

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 Статьи 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 Статьи 3 КМП-82, ширина территориального моря не может превышать предел, превышающий двенадцати 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 [14, Статья 4].

3.1.1. Границы территориального моря и методы установления исходных линий

У древних римлян границей морского побережья считалась линия наибольшего прилива. Вероятно, это 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 она представляла предел, до которого достигает вода [15, с. 51].

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, когда 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. Эти 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 [16].

Изначально самым естественным и распространенным способом 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 выявления исторических причин определения базы отсчета и предела ширины территориального моря. Вместе с тем, уместно заметить, что проведенное исследование национальных актов периода становления норм иностранного морского законодательства и, прежде всего, европейского, в купе с предшествующим этому периодом кодификаций морских обычаев в трудах наиболее известных исследователей-маринистов (например, в трудах И. Клюбера [17, с. 130], Х. Оппенгейма [18, с. 128], документах прусского Верховного трибунала, собранных Л. Гесенером, от 25 ноября 1866 г. [19, с. 22-23]), позволяют констатировать, что изначальной базой отсчета морского пояса, известного сегодня как «территориальное море», было место установки береговой или крепостной артиллерии, ибо господствующей представлялась идея о том, что власть над землей оканчивается там, где оканчивается действие оружия (лат. – Terrare potestas finitur ub finitur armorum vis).

Позднее исходными линиями стали считаться линии наименьшего прилива и наибольшего отлива, причем начиная с середины XVIII в. стало преобладать последнее понятие. Таковое 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 одним из первых морских законов, английском акте «Об юрисдикции в территориальных водах» 1878 г., а также в международных договорах, заключенных в Гааге 6 мая 1882 г

Россия если и не опережала страны Западной Европы в развитии морского законодательства, то, по крайней мере, внимательно отслеживала все появляющиеся в этом направлении мировые тенденции и «втягивается» в переговорный процесс о делимитации морских пространств, начиная с первых лет своей государственности. В качестве примера можно привести договор о границах, заключенный новгородцами с норвежцами 3 июня 1326 г. [20] (более известный рескрипт Якова Арагонского, в котором также упоминается о претензиях на морскую территорию, датирован 1327 г. [21]).

В петровские времена законы Государства Российского не содержали указаний на то, от чего отмерялись морские пространства России. Однако, в Манифесте российской императрицы Екатерины II от 7 сентября 1787 г. мы находим указания на то, что Россия определяла внешний предел морских пространств, входящих в государственную территорию, путем установления точки досягаемости ядра при стрельбе из береговых пушек.

Позднее российский Таможенный устав, изданный в 1868 г., определял линию берега в качестве базы отсчета таможенной полосы. Год спустя, в 1869 г., в «Инструкции российскому военному крейсеру...» указывалось на то, что отсчет территориальных вод государства надлежит осуществлять «... от крайней береговой черты в малую воду или от крайних островов, камней и оголяющихся банок и рифов, где таковые имеются» [15, с. 61]. Почти современно читаются положения закона 1912 г. «О расширении таможенной полосы», где внешний предел таможенной полосы должен был отмеряться от «линии наибольшего отлива» [22, с. 957, 958]. По всей видимости, метод прямых исходных линий для отсчета российских морских пространств был впер-

вые применен уже в советский период. Так, в Статье 3 мирного договора между Российской Советской Республикой и Финляндской Республикой 1920 г. этот метод применялся для тех районов побережья договаривающихся сторон, где имелись шхеры [20, с. 34].

Таким образом, 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, этот 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 1958 г. «О территориальном море и прилежащей зоне». В дальнейшем методика установления исходных линий получила свое развитие в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая закрепляет 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.

Статья 14 указанной Конвенции допускает поочередное использование любого из вышеназванных методов, в зависимости от различных условий [14, ч. II].

Анализ отечественной и зарубежной законодательной практики нового времени 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 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, ЮАР 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 [39].

3.1.2. Нормальные исходные линии

Ни действовавшие ранее Женевские Конвенции 1958 г., ни Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не дают ясного и точного определения данного понятия. В Статье 4 КМП сказано, что «нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально признанных прибрежным государством морских картах...».

Единого стандарта определения линии наибольшего отлива не существует. На основании исследований, проведенных 6 Комитетом ООН, можно утверждать, что «...это линия соприкосновения уровня низкой воды с берегом или линия вдоль побережья или берегового участка, которую достигает отлив» [24, с. 58].

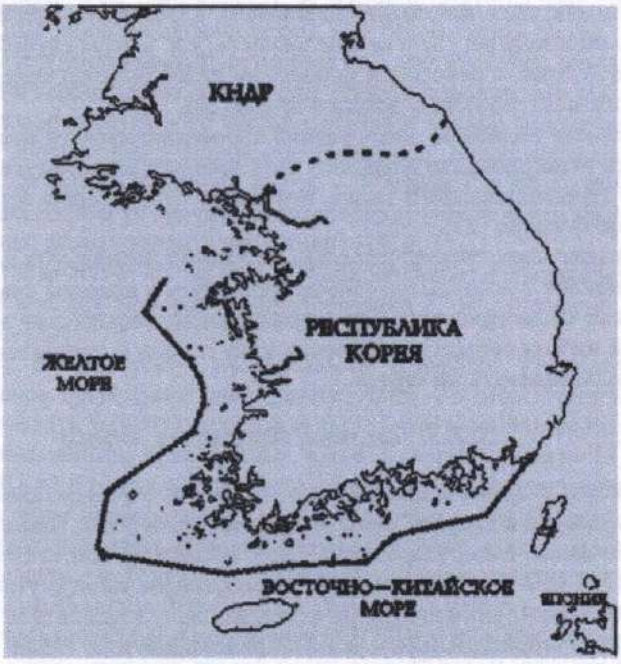


Рис. 3.1.1

Ключевым в определении прохождения линии наибольшего отлива на морских картах является понятие нуля 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

[39] К таковым можно отнести побережье Республики Корея, где применительно к пологому побережью применяется метод «нормальной исходной линии», а у изрезанных участков проведены прямые исходные линии (см. рис. 3.1.1).

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 данного 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 практически не подверженные сезонным перепадам температуры. Конвенция ООН 1982 г. не оговаривает порядок отсчета ширины территориального моря от такого побережья, а рассматривает только экологические аспекты покрытых льдом районов. Приарктические государства также не оговаривают, каким образом производится отсчет ширины территориальных вод от покрытого льдом их берега [25].

Применительно к исходным линиям нас может интересовать, по сути, лишь одно обстоятельство или, если так можно выразиться, классификационный признак берегового ледяного образования – его неподвижность, т.к. в этом случае можно сравнивать внешний край ледника с береговой линией, не подверженной колебаниям при приливоотливных явлениях, а также сезонного цикла [26].

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 [27].

Обобщая сказанное, следует заметить, что метод нормальных исходных линий, исходя из современной практики, однозначно применим к пологим участкам побережья и, являясь наиболее бесконфликтным, дает прибрежному государству достаточно широкие возможности в выборе метода определения нуля глубин и определения 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. [28, с. 21-23]. Разработанная тогда и уточненная впоследствии идея использования метода прямых исходных линий нашла свое воплощение в Статье 4 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и позднее в Статье 7 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которая буквально гласит следующее:

Прямые исходные линии

1. В местах, где береговая линия глубоко изрезана и извилиста или где имеется вдоль берега и в непосредственной близости к нему цепь островов, для проведения исходной линии, от которой отмеряется ширина территориального моря, может применяться метод прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки.

2. Там, где из-за наличия дельты или других природных условий береговая линия является крайне непостоянной, соответствующие точки могут быть выбраны вдоль максимально выступающей в море линии наибольшего отлива, и, несмотря на последующее отступление линии наибольшего отлива, прямые исходные линии остаются действительными до тех пор, пока они не будут изменены прибрежным государством в соответствии с настоящей Конвенцией.

3. При проведении прямых исходных линий не допускается сколько-нибудь заметных отклонений от общего направления берега, а участки моря, лежащие с внутренней стороны этих линий,

должны быть достаточно тесно связаны с береговой территорией, чтобы на них мог быть распространен режим внутренних вод.

4. Прямые исходные линии проводятся к осыхающим при отливе возвышениям и от них только в том случае, если на них возведены маяки или подобные сооружения, находящиеся всегда над уровнем моря, или в случае, если проведение исходных линий к таким возвышениям или от них получило всеобщее международное признание.

5. В случае, когда, согласно пункту 1, применим метод прямых исходных линий, при установлении отдельных исходных линий могут приниматься в расчет особые экономические интересы данного района, реальность и значение которых ясно доказаны их длительным осуществлением.

6. Система прямых исходных линий не может применяться государством таким образом, чтобы территориальное море другого государства оказалось отрезанным от открытого моря или исключительной экономической зоны.

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, зачастую дающий ее весьма значительный «прирост». Например, Бирма провела 222-мильную исходную линию в заливе Мартабан (англ. – Martaban) и образуемые таким образом внутренние воды Бирмы (а значит ее территория) увеличились на 14 300 квадратных миль (территория, равная территории Дании) [29, с. 11].

Наиболее энергично на подобное национальное правотворчество реагировали США, которые к концу 80-х годов опротестовали 25 из объявленных систем прямых исходных линий [30].

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» [31, с. 1]. 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, от первого 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, что ими понимается под исходной линией. Кроме того, это не единственный способ, предлагаемый международным правом государствам с целью описания базы отсчета своих территориальных вод. Так, Статья 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 [14, с. 8-9]. Однако, какой бы из установленных международным правом

способов не был бы 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.

КМП-82 требует нанесения 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 [32]. Таким образом, примененный по тексту КМП-82 термин «морская карта» может означать специальную карту, применимую для удовлетворения целей морской навигации [33].

Подавляющее большинство прибрежных государств показывает исходные линии на издаваемых национальным картографическим органом (или аналогичным органом иностранного государства) морских картах крупного масштаба (от 1:50 000 до 1:750 000) [34].

Группа технических экспертов ООН по исходным линиям, а также некоторые международные организациями (например, ІНО) для нанесения исходных линий на морские карты рекомендуют масштаб не мельче 1:200 000. Использование именно такого масштаба следует признать наиболее эффективным, т.к. карты более мелкого масштаба могут не содержать необходимой навигационной информации (скал, камней, осушек 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 они 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» [14, с. 51].

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 кв. 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 вышеуказанное позволяет нам сделать следующие выводы:

1) Официально признанными картами являются карты, могущие быть использованными для навигационных целей (или специальные карты), содержащие информацию, позволяющую судить о расположении исходных линий, изданные национальным картографическим органом (или аналогичным органом уполномоченным государством) и сданную 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 [14, Статья 47] и применительно к определению континентального шельфа [14, Статья 76]). Пределы, приведенные в решениях Международного Суда по англо-норвежскому спору о рыболовстве, применимы только к побережью Норвегии 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 Статье 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 тем, чтобы не допустить «отдельно замкнутых участков или участков сложной конфигурации не территориального моря»;

– исходные линии применяются государством-архипелагом.

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

КМП-82 устанавливает не только общие правила проведения исходных линий, но и вводит отдельные элементы, могущие быть применимыми 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 Статье 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 «глубоко изрезанного и извилистого побережья», 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 [40].

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», т.к. наличие любого углубления (фьорда, бухты, залива) 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. 3.2.1 приводятся прямые исходные линии, установленные у побережья Португалии.

3.2.2. Учет наличия в непосредственной близости от берега островов

Статья 7 КМП-82 указывает на возможность использования прямых исходных линий в местах, где имеется вдоль берега и в непосредственной близости от него цепь островов [14, с. 5]. Указанная Конвенция под «островом» понимает «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при приливе» (Статья 121).

Сопоставление этого определения с понятиями, применяемыми естественными науками [38], может, в известной мере, вести к серьезной путанице и делимитационным разногласиям [39]. На первой и второй конференциях ООН по морскому праву было высказано множество противоречивых точек зрения по существу данного вопроса, что не позволило конкретизировать понятие «остров», закрепленное в Статье 10 Женевской конвенции 1958 г. Вместе с тем, в КМП-82 мы находим еще два других понятия, нуждающихся в соответствующей детерминации: «скала» и«цепь островов».

[40] Понятие «юридический залив» рассматривается ниже.

Рис. 3.2.1

И если первый термин получил свое определение [41], 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 острова. Максимально допустимым расстоянием между островами в «цепи островов» следует считать расстояние в 24 морские мили, т.к. этот предел связан с максимально допустимой длиной прямой исходной линии.

Определяя «технику» использования метода прямых исходных линий, разработчики конвенций по морскому праву не предложили ответы как минимум на еще два вопроса: что понимать под «непосредственной близостью» [35] и прохождением «вдоль берега».

По-видимому, данное обстоятельство повлияло на то, что практика государств в определении протяженности прямых исходных линий различна [36], а по поводу второго термина нет до сих пор ясности даже среди ученых [37]. Что можно признать более или менее ясным (исходя из анализа применения метода прямых исходных линий прибрежными государствами, проделанного Группой технических экспертов ООН по

[41] Под «скалой» понимается пространство суши, «не пригодное для поддержания жизни человека или для самостоятельной хозяйственной деятельности» [14, Статья 121(3)].

исходным линиям и экспертами Государственного Департамента США), так это то, что дирекционное направление [42] 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 [14, с. 6].

Под дельтой реки понимается низменность в низовье реки, расчлененная разветвленной сетью рукавов и проток. На рис. 3.2.2 показана дельта реки Лена – одна из крупнейших водных артерий мира. Ни одна другая река в арктической Евразии не формирует подобную по величине дельту (площадь 32 000 кв. км). За год Лена выносит в дельту более 500 куб. км 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.

В соответствии с положениями КМП-82 (статья 7(2)) 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[39].

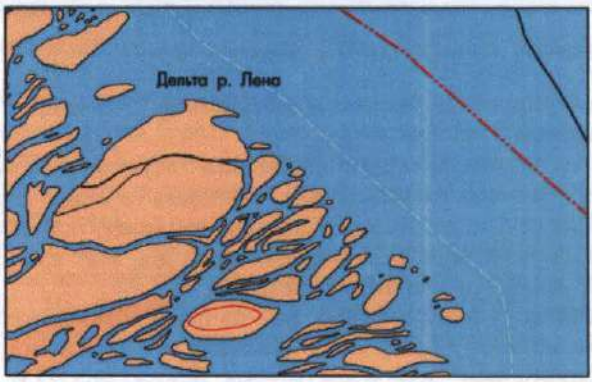


Рис. 3.2.2

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

[39] 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 «осыхающего при отливе возвышения» раскрывается в Статье 13 КМП-82, где под этим понимается «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при отливе, но покрывается водой при приливе»[40]. Пункт 2 указанной Статьи определяет, 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» [14, с. 8].

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, показанным на карте, или к возведенному на ней сооружению, если последнее является:

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.

---

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

3.2.5. Заливы

Под заливом КМП-82 понимает «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» (Статья 10, п. 2). Максимальное расстояние между точками пунктов естественного входа в залив не должно превышать 24 морских миль.

Практика применения данной статьи Конвенции прибрежными государствами показала, что можно выделить, как минимум, два элемента ее текста, требующие особого толкования:

– «хорошо очерченное углубление берега» и
– «пункты естественного входа в залив».

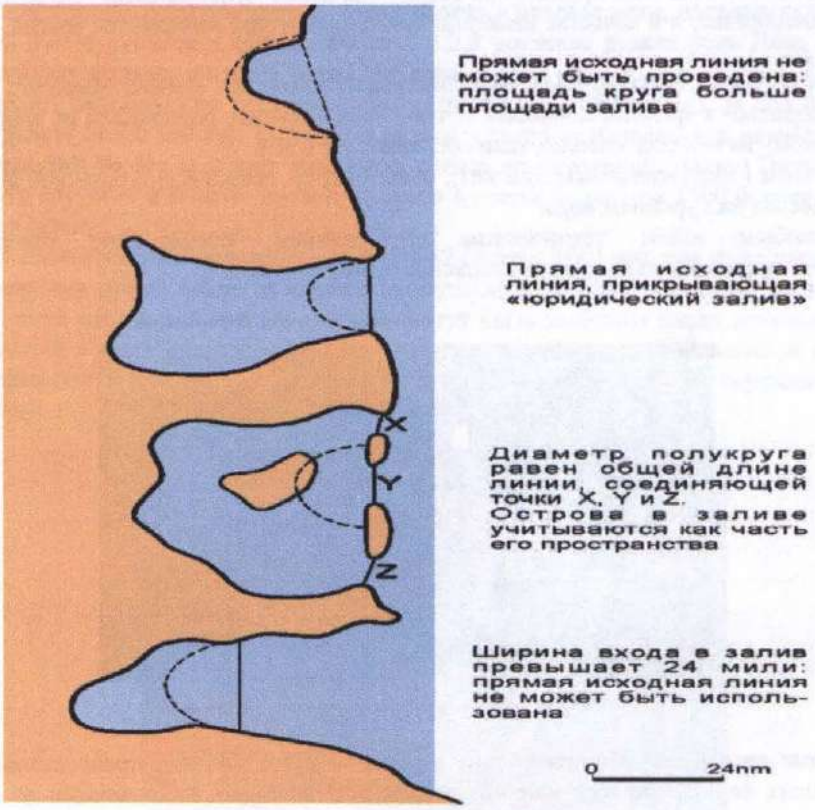


Рис. 3.2.3

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[41].

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. 3.2.3 и 3.2.4[42].

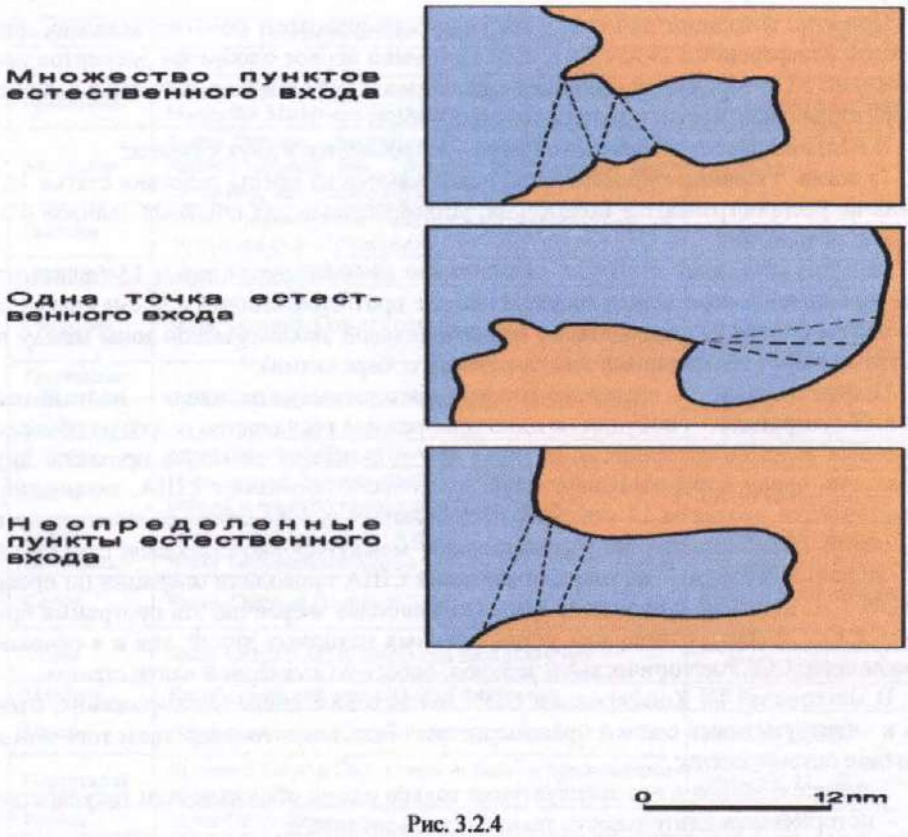


Рис. 3.2.4

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 противо-

[41] К примеру, побережье России, в силу географических особенностей, имеет такие участки, где мы находим углубления берега, представляющее залив, который узкими протоками соединен с лагунами, бухтами (лагуна станции Нерпалах на о.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).

[42] В практике государств много примеров, когда в этом случае 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).

речащей 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. [41, с. 311], 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 статьи 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 Статьи 15 (делимитация территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями) и Статьи 74 (делимитация исключительной экономической зоны 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 и вызывает зачастую 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 [43] из таких притязаний США проводили операции по программе FON [44]. С конца 60-х прошлого столетия наиболее энергично эта программа применялась к СССР, как в отношении установленных исходных линий, так и в отношении объявленных СССР историческими заливов, особенно в северной части страны.

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 и
– признание других государств.

Анализ основных международно-правовых источников позволяет констатировать об отсутствии каких-либо указаний на толкование этих элементов. В обширных материалах подготовки к Конференции по морскому праву 1958 г.[45] мы можем отыскать

[43] Сведения об объявлении прибрежными странами бухт и заливов историческими приведены в табл. 3.2.1.

[44] FON – Программа «обеспечения свобод открытого моря». С 1979 г. к дипломатическим демаршам к «инструментам» программы прибавились военно-морские операции, 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.

[45] UN Conference on the Law of the Sea. Official Records Volume I; Preparatory Documents Geneva 24 February – 27April 1958.

некоторые важные, применительно к рассматриваемому понятию, положения. В частности:

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

Таблица 3.2.1

Государство	Географическое название залива	Источник
1	2	3
Аргентина	Заливы Нуево, Сан Матиас и Сан Джорж (Gulfs of Nuevo San Matias and San Jorge)	LIS (Limits in the Seas) №14
Австралия	Бухты Энксиос, Энкаунтер, Лэсипид, Риволи и Кэн Хадсон (Anxious Bay, Encounter Bay Lacepede Bay, Rivoli Bay, Can Hudson bay)	LIS № 14
Вьетнам	часть Тонкинского и Тайландского заливов (Gulf of Tonkin and Gulf of Thailand)	LIS № 99
Гватемала	Залив Аматику (Gulf of Amatique)	Декрет № 2393, 1940
Гондурас	Залив Фонсека (Gulf of Fonseca)	Статья 10 Конституции 1982, Решение Международного Суда, 1992
Доминиканская Республика	Бухты Самана, Окоа и Нейба (Samana, Ocoa, Neiba)	LIS № 5
Египет	Бухта Эль-Араб (Bay of el-Arab)	LIS № 22
Индия	Часть залива Манаар (Gulf of Manaar) между побережьем и морской границей со Шри-Ланка	LIS № 66
Италия	Залив Таронто (Gulf of Taranto)	Декрет Президента № 816, 1978
Камбоджа	Часть Таиландского залива	Соглашение с Вьетнамом, 1982
Кения	Бухта Юнгуана (Ungwana Bay)	Закон о территориальном море № 2, 1972
Ливия	Залив Сидра (Gulf of Sidra) или Большой Сирт	Нота Министерства иностранных дел MQ/40/5/1/3345, 1973
Мексика	Калифорнийский залив (Gulf of California)	LIS № 4
Панама	Панамский залив (Gulf of Panama)	Закон № 9, 1956
Португалия	Эстуарии Тагус и Садо (Tagus & Sado) и прилегающие пространства	Закон 47, 771, 1967
Россия	Залив Петра Великого	Декрет 1957
Сальвадор	Залив Фонсека (Gulf of Fonseca)	Статья 84 Конституции 1983
Тайланд	Часть залива Тайланд (Gulf Thailand) от линии, проходящей вдоль широты $12^{0}35'45''$	Декрет 1959
Шри-Ланка	Бухта Палк (Palk Bay) и часть залива Манаар (Galf of Manaar)	Прокламация, 1977
Уругвай	Рио-де-ла-Плата (Rio de la Plata)	Уругвайско-аргентинская декларация, 1961

(2) вводимое понятие должно было бы исключить притязания прибрежных государств на те акватории, которые исторически реально ими не эксплуатировались. То есть в основе теории правомерности установления «исторических вод» подразумевался принцип: «эта

бухта принадлежит мне, потому что она либо всегда мне принадлежала, либо принадлежит определенное время» [41, с. 28][46].

Примечательно, что Международный Суд, рассматривавший в 1951 г. англо-норвежский спор относительно порядка ограничения 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 что касается Великобритании, то она 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 [20, с. 126].

Изучение иных национальных правовых источников не позволяет определить критерии отнесения «длительности» эксплуатации пространств, относимых к «историческим». Доктринальные источники не сколько 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[47] 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 настоящее положение вещей согласуется с международным порядком» [40, с. 384]. 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» [40, с. 384]. Буркен также применял этот термин и указывал на то, что «незапамятность» означает «восхождение к далекому прошлому» [40, с. 308].

Этот перечень мог бы быть продолжен, однако, с той же эффективностью – применяемые учеными пояснения создавали красивые словесные формы, из которого 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 FON США?

Некоторые из известных ученых (например, Буркен [40, с. 308], Малек [40, с. 307]) 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.

---

[46] В Статье 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.

[47] В 1925 г. Институт международного права принял приобретательскую давность в качестве принципа, приемлемого в международном праве, хотя дальнейшего развития применительно к историческим водам этот принцип не получил [275, с. 379].

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 установления территориальных притязаний в международном праве означает:

а) явно выраженное заявление о праве на суверенитет и

б) фактическое осуществление правил, на которых основывается притязание компетентных властей государства [40, с. 361].

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, вместе с тем, нам представляются вполне оправданными выводы о том, что под историческим заливом следует понимать залив, пункты естественного входа в который могут быть соединены прямой исходной линией с отступлением от правил, установленных Статьей 10 Конвенции ООН 1982 г. Владение с незапамятных времен таким заливом означает:

– принадлежность его берегов к территории государства, устанавливающего таковой его статус;

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

– продолжительность таких притязаний такой длительности, 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 [48].

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 в целях управления 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.

---

[48] 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).

При проведении прямых исходных линий лиманы и эстуарии следует считать заливами и распространять на них действие Статьи 10 КМП-82, то есть, 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 (вмб). Под «наиболее выдающимися в море постоянными портовыми сооружениями» следует понимать защищающие морскую акваторию порта защитные волноломы.

Под «рейдом» следует понимать место для погрузки, разгрузки и якорной стоянки судов. Наличие рейда не влияет на установление прямых исходных линий, а влияет на границы внешнего предела территориального моря, причем наличие такого рейда допускает в этом месте превышение максимальной ширины территориального моря свыше 12 морских миль[49].

Рис. 3.2.5

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 «внутренних морских вод». 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:

[49] Такой вариант проиллюстрирован на рис. 3.2.8.

– Уставе ООН;
– КМП-82;
– двусторонних соглашениях по делимитации сопредельных или противолежащих территорий;
– национальном законодательстве 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 Североатлантического союза или договора в рамках СНГ), региональные соглашения по организации различной деятельности в морских пространствах (например, Конвенция о рыболовстве в северо-восточной части Атлантического океана), 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 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 (Статьи 2–33),
– границы территориального моря (Статьи 3–16),
– порядок осуществления мирного прохода в территориальном море (Статьи 17–32).

Правовой режим территориального моря закреплен в Статье 2(1) 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» [14, с. 4].

Государственный суверенитет – это присущее государственной власти верховенство на своей территории (внутренняя форма суверенитета) и независимость государства на международной арене (внешняя форма суверенитета) [60, с. 146]. 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.

Существовавший долгое время вакуум в договорном закреплении в международном праве предела распространения территориального моря был заполнен принятием

Конвенции ООН 1982 г., где в Статье 3, в частности, говорится, что «каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль...» [14, с. 5].

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

Где проходит внешний предел территории государства на море и от чего ее отмерять? 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, родившаяся в средние века, 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 Ньюфаундленд [105].

Изначально самым естественным и распространенным способом 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 Конвенция ООН 1982 г. закрепили в международном праве порядок отсчета не только территориального моря, но и всех прочих пространств, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства[50].

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 Разделом 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.

[50] См. Приложение 1.

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.

Анализ современного морского законодательства прибрежных государств позволяет утверждать, что во многих случаях национальные нормы превышают этот предел, хотя большинство из них и было принято до вступления Конвенции в законную силу (табл. 3.4.1).

Начиная с 1976 г. прибрежные государства корректировали свои территориальные амбиции. Часть из них увеличили (в том числе и США, которые не меняли свой трехмильный лимит с 1793 г.), предел территориального моря до 12 морских миль, в то время, когда другие (примерно 17 государств) уменьшили свои чрезмерные территориальные притязания до установленного Конвенцией предела [277].

Таблица 3.4.1.

Сведения о ширине территориальных вод [51]

Ширина территориального моря, мили	Количество государств
4	2
6	3
12	120
20	1
30	2
35	1
50	1
200	1

В обобщенном виде территориальные притязания прибрежных государств на прибрежные морские пространства могут быть представлены следующим образом: территориальное море до 12 морских миль установило 52 государства, до 200 морских миль – 10 государств, до 3 морских миль – 22, до 6 миль – 11 стран и 4 мили – 4 государства. Камерун установил ширину территориальных вод в 18 морских миль, Габон – в 25 миль, Нигерия – в 30 миль, Гамбия – в 50 миль, Мальдивы – до 55 морских миль, а Экваториальная Гвинея – в 130.

Если проанализировать внутригосударственную законодательную практику, в части определения объема полномочий государств в своих территориальных водах, то 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.

Австралия ратифицировала Конвенцию 1982 г. в 1994 г. Законодательство страны установило несколько морских зон, распространив на них свою юрисдикцию. В территориальном море установлен полный суверенитет государства с предоставлением права иностранному судну и военному кораблю осуществлять мирный проход в пределах

[51] По материалам Limits in the Seas N 36 National Claims to Maritime Jurisdictions, 8th Revision US Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs May 25, 2000.

12 морских миль. Кроме зон, достаточно типичных для большинства прибрежных государств, Австралия установила еще две:

– ***зона прибрежных вод*** распространяется на 3 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. (и 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, то есть его внутренними водами. Таким образом, 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:

– 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 [121, с. 173], что противоречит вышеназванному закону. Правительство Эквадора объявило район островов Галапагос закрытым для международного судоходства [122, с. 240], 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») [123, с. 175, 176].

Ряд законодательных актов, принятых прибрежными государствами, содержат нормы, которые можно отнести к оригинальным, в смысле их неоднозначности 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, что не противоречит КМП-82 г., если бы не следующее 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» [121, с. 107]. Иракские территориальные воды «простираются на расстояние в 12 морских миль по поверхности моря...» [121, с. 134], а чьи законы действуют в толще воды и на морском дне, законодательство не оговаривает.

Пункт 3 Статьи 2 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. определяет, что суверенитет над территориальным морем осуществляется не только с соблюдением настоящей Конвенции ООН 1982 г., но и с соблюдением 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 Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72) и принимаемые в соответствии с нею 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 снижения риска для навигации.

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

-разделения встречных потоков движения таким образом, чтобы уменьшить вероятность аварии при сближении встречных судов;

-уменьшения опасности столкновения судов, следующих в установленных полосах движения с судами, пересекающими эти полосы;

-упрощения схемы разделения потока судов в районах схождения путей;

-организации потока безопасного движения в районах интенсивной разведки или разработки морских ресурсов;

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

-уменьшения риска посадки на мель путем разработки специального руководства для судов в районах, где глубины недостаточны или критические;

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

Конвенция по унификации некоторых правил, касающихся коносаментов 1924 г., устанавливает правила (пункт 2 Статьи 4), 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, в том числе и лоцмана при коносаментных перевозках. Конвенции для унификации некоторых правил, относящихся к морским привилегиям и ипотекам 1966 и 1967 гг., определяют порядок платы за лоц-

манские услуги. Данные конвенции ставят лоцманские услуги в тот же ряд, что и судебные издержки, административные расходы, тоннажные, портовые и прочие сборы и т.д.

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 Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г., Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 г., Международной конвенцией по спасанию 1989 г., Соглашением о спасании космонавтов, 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 1959 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., Конвенции 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 положения, запрещающие любые испытательные взрывы и любые другие взрывы под водой, включая территориальное море (пункт 1 Статьи 1). Эти предписания договора 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 3-х миль от линии отлива вдоль как всей береговой линии указанных островов, так и береговой линии примыкающих к ним островов, скал и банок» [278, С. 114].

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 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. 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 Статьей 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...» [14, с. 6]. 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.

Мирный проход в территориальном море. Этому виду прохода посвящен раздел 3 Конвенции ООН 1982 г. Он 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. Статья 45 Конвенции 1982 г., посвященная этому виду, указывает на невозможность приостановления мирного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, и на то, что режим мирного прохода может быть в них применен, однако лишь с некоторыми исключениями. Это не должны быть проливы:

а) которые исключены из сферы применения режима транзитного прохода согласно пункту 1 Статьи 38;

б) между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства [14, с. 21].

Мирный проход в архипелажных водах предусматривается на основании Статьи 52, действие которой, однако, ограничено двумя оговорками – недопустимости «ущерба» и необходимости соблюдения при проходе положений Статьи 53 КМП-82.

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

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; или

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) безопасности судоходства и регулирования движения судов;

б) защиты навигационных средств и оборудования, а также в отношении других сооружений или установок;

в) защиты кабелей и трубопроводов;

г) сохранения живых ресурсов моря;

д) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) сохранения окружающей среды;

ж) морских научных исследований и гидрографических съемок;

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

Как указано в приведенных выше положениях Статьи 17 КМП-82, осуществление прохода через территориальные воды допускается только в том случае, если он является мирным. Он признается таковым в случае, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства и если он совершается в соответствии с нормами международного права.

Конвенция не дает определения того, что понимается под «безопасностью прибрежного государства» и «добрым порядком», 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) угрозу 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 Организации Объединенных Наций;

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, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;

е) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства;

ж) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

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

и) любую рыболовную деятельность;

к) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

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

м) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу [14, с. 10].

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) содержат и 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 территориальные воды, под ним понимает «...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 безопас-

ность, а также избегать загрязнения воды и нанесения ущерба ресурсам моря» [273, с. 82].

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 дополнительной детерминации.

К первой, в первую очередь, следует отнести «*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 Организации Объединенных Наций, 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 [106], С.А. Малинина [107], Л.А Моджорян [108], Л.И. Лазарева [109], Э.И. Скакунова [110] 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 [111], А.С. Скаридова [112], И.Е. Тарханова [113], Роача и Смита [114] и др.). «*Акты преднамеренного и серьезного загрязнения морской среды*» также достаточно подробно описаны в многочисленных конвенциях и научных изданиях.

Ко второй группе следует отнести «*рыболовную деятельность*», «*проведение исследовательской или гидрографической деятельности*» и «*любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу*»; сюда же следует отнести упоминавшееся выше понятие «иностранное судно», поскольку по смыслу всего третьего раздела Конвенции 1982 г. именно к этой категории судов и относятся все его положения.

Конвенция 1982 г. не дает прямого толкования понятия «рыболовная деятельность», хотя и упоминает различные аспекты рыболовства во многих Статьях (Статьи 63–73, 77, 87, 115, 116). Национальное законодательство многих стран, напротив, достаточно подробно описывает этот процесс, особенно тех стран, экономика которых в значительной степени зависима от разработки морских биологических ресурсов. Например, австралийский закон «О рыболовстве» 1952 г. термин «рыболовство» понимает как «лов рыбы и работы по разделке, чистке, сортировке, упаковке, сохранению и транспортировке пойманной рыбы» (пункт 4). Закон «О рыболовстве и морской охоте» Эквадора от 30 августа 1961 г. под рыболовством подразумевает деятельность, направленную на извлечение, присвоение, консервацию и использование существ, живущих обычно в воде, а также все другие действия, связанные с добычей и использованием морской фауны (Статья 5). В зависимости от места, где оно осуществляется, рыболовство может быть морским, речным или озерным (Статья 6).

КМП-82 также не определяет, что следует понимать под «проведением исследованием или другой гидрографической деятельности». Более того, пункт «g» Статьи 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 [14, с. 11].

Внутригосударственные нормы практически не используют ни термин «гидрографическая деятельность», ни «гидрографическая съемка». В абсолютном большинстве случаев используется понятие «научные исследования». Этот термин, например, используют Сейшельские правила 1987 г. [121, с. 117], Правила 1987 г. Сенегала [121,

с. 134], нормы австралийского законодательства [121, с. 333], декрет Аргентины от 23 мая 1973 г. [122, с. 75], правила Бельгии от 1 ноября 1988 г. [123, с. 150], правила Германии от 25 июля 1988 г. [123, с. 178], Швеции от 10 октября 1988 г. [123, с. 440] и некоторых других государств.

КМП-82 также не содержит 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 [124, с. 336]. Статья 1 постановления вьетнамского правительства от 29 января 1980 г. № 30 к «иностранным» относит «военные корабли, невоенные суда и любые пригодные для передвижения по воде средства, которые не составляют объекта государственной собственности СРВ либо коллективной собственности или не принадлежат гражданам Социалистической Республики Вьетнам» [124, с. 94].

Пункт 1 Статьи 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 [120, с. 176, 177], 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 попытке его кодификации.

Кроме рассмотренного выше «мирного прохода через территориальное море», КМП-82, Статья 52 предусматривает мирный проход в архипелажных водах, действие которой, однако, ограничено двумя оговорками:

– недопустимости «ущерба» положениям Статьи 50;

– необходимости соблюдения при проходе положений Статьи 53.

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

«Ущерб», о котором говорилось выше, по-видимому, предполагает пренебрежение или не учет границ территориального моря архипелажного государства ввиду отказа судна, осуществляющего проход, признавать правила по установлению исходных линий в устье рек (Статья 9), заливов (Статья 10) или у портовых сооружений (Статья 11). Поскольку указанные вопросы подробно рассматривались в главе 3, применительно к настоящему параграфу мы ограничиваем наши суждения приведенной выше констатацией.

Мирный проход через территорию государства-архипелага должен учитывать наличие определенных прав у государства-архипелага. В частности, право:

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

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» [14, с. 25].

В том, что касается морских коридоров, КМП-82 достаточно подробно останавливается на их географических деталях. В частности, пункт 4 Статьи 53 указывает, 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 [14, с. 25].

В обобщенном виде конвенционные требования к упомянутым коридорам и к судам, их проходящим, можно представить следующим образом:

1) Требования к коридорам:

а) морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам;

б) положение коридоров должно быть обозначено серией непрерывных осевых линий от точек начала путей прохода до их конечных точек, которые, в свою очередь, показываются на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы;

в) государство-архипелаг, которое устанавливает морские коридоры, может также предписывать схемы разделения движения для безопасного прохода судов по узким фарватерам в таких морских коридорах;

г) государство-архипелаг может, когда этого требуют обстоятельства, после надлежащего о том оповещения заменять любые морские коридоры или схемы разделения движения, установленные или предписанные им ранее, другими морскими коридорами или схемами разделения движения;

д) установление или замена морских коридоров, а также предписание или замена схем разделения движения должны утверждаться компетентной международной организацией, которая может утвердить только такие морские коридоры и схемы разделения движения, которые согласованы с государством-архипелагом, после чего государство-архипелаг устанавливает, предписывает или заменяет их;

е) суда при архипелажном проходе по морским коридорам не должны отклоняться более чем на 25 морских миль в любую сторону от таких осевых линий во время прохода при условии, что такие суда и летательные аппараты не будут приближаться к берегам ближе, чем на десять процентов расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

2) Требования к судам:

а) соблюдать правила, которые предписаны при движении по схемам разделения движения или следовать по морским коридорам там, где они предписаны,

б) не производить каких-либо действий не связанных с обычным транзитом, а также не производить во время их прохода исследования и гидрографические съемки.

В соответствии со Статьей 22 (3 а) КМП-82, прибрежные государства должны при установлении морские коридоров и предписании схем разделения движения «при-

нимать во внимание» рекомендации IMO [52]. Эти рекомендации содержатся в Предписании v/8 SOLAS 1995 г., в Общих положениях по схемам движения судов IMO, принятых Резолюцией A.572 (14) Ассамблеи IMO. В соответствии с этими документами:

– все принятые системы схем движения судов и действия, предпринимаемые в соответствии с этими системами, должны соответствовать нормам международного права, включая положения КМП-82 (предписание v/8 (j) SOLAS);

– системы схем движения судов, рекомендованные для использования, могут быть обязательными для всех судов, определенных категорий судов или судов, перевозящих определенные грузы (Предписания v/8);

– установление систем схем движения судов является обязанностью правительств прибрежных государств, которые должны принимать во внимание руководящие правила и критерии, установленные IMO (параграф (d) Предписания v/8);

– установление технических предписаний, устанавливающих ограничения судоходства для обеспечения его безопасности находящихся в компетенции IMO (правило 1(d) Предписания v/8).

В любом случае эти правила не должны принимать или исправлять системы схем движения без согласия заинтересованного прибрежного государства, там, где эти системы могут подействовать:

– на их права и практику в отношении эксплуатации живых и минеральных ресурсов;

– окружающую среду;

– условия движения судов.

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 [14, пункт 4, Статья 21];

– в необходимости следования по коридорам или схемам разделения движения там, где они предписаны [14, Статья 22];

– в 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 [14, Статья 23].

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 госу-

[52] 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.

дарственным некоммерческим судам либо безоговорочно признается право мирного прохода, либо действуют два режима: разрешительный (то есть для мирного прохода через территориальное море иностранного государства требуется предварительное разрешение компетентных органов этого государства) и уведомительный (о предполагаемом проход 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 мы находим нормы 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» [121, с. 273]); декрет Уругвая от 3 декабря 1969 г. № 604/969 указывает, что «...суда любого государства пользуются правом мирного прохода через территориальное море Уругвая» [273, с. 211]; 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» [274, с. 19], с 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» [121, с. 241]. Статья 7 йеменских правил требует, чтобы иностранные военные корабли, подводные лодки и другие подводные аппараты для прохода через территориальные воды предварительно запрашивали согласие компетентных органов Республики [121, с. 226]. Без разрешения правительства Китайской Народной Республики никакие иностранные суда военного назначения и никакие иностранные самолеты не допускаются в территориальные воды Китая и в воздушное пространство над ним [276].

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, вступившего 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 [121, с. 107]. 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 [121, с. 120]. Согласно Закону Южной Кореи № 3037, вступившему 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 не-

коммерческих целях и намеревающиеся пройти через территориальные воды, должны заранее уведомить об этом соответствующие южнокорейские власти [121, с. 182].

Вышеперечисленные примеры свидетельствуют о завышении некоторыми странами государственных полномочий по регулированию судоходства в своих прибрежных водах. Существуют, однако, и более изощренные примеры. Так, заход иностранных 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 [273, с. 64]. Индонезия разрешает иностранным судам мирный проход через свои не только территориальные, но и внутренние воды [121, с. 120], а в территориальные воды Маврикия иностранные военные корабли могут войти или пересечь их лишь после оповещения об этом постоянного секретаря премьер-министра [121, с. 74].

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» его значительным количеством требований по соблюдению национальных законов [120, с. 177, 178].

Длительное время Советский Союз занимал позицию, которая была основана на отрицании мирного прохода без разрешения соответствующих властей для иностранных военных кораблей. Как известно, советско-российская доктрина мирного прохода претерпела существенные изменения после «крымского инцидента», когда в марте 1986 г. два корабля ВМС США – крейсер «Йорктаун» и эсминец «Кэрон» – были, по сути, «вытолкнуты» из советских территориальных вод, ввиду того, что официальная правовая доктрина толковала возможность осуществления прохода только после получения разрешения от компетентных органов СССР. После принятия в 1989 г. совместного заявления США и СССР [125, с., с. 1–9] и подписания Единого толкованием норм международного права, регламентирующих мирный проход судов, Советский Союз осуществил корректировку своего законодательства в части регулирования мирного прохода. В этой части современные российские правовые нормы не противоречат действующим нормам международного права [53].

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 судом оценивать действия субъектов указанных правоотношений и в случае необходимости применять санкции к правонарушителям.

---

[53] Закон РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-I «О Государственной границе Российской Федерации» (с изменениями от 10 августа 1994 г., 29 ноября 1996 г., 19 июля 1997 г., 24, 31 июля 1998 г.) трактует мирный проход как плавание, осуществляемое «...с целью их пересечения без захода во внутренние воды Российской Федерации или с целью прохода во внутренние воды, в порты (на рейды) Российской Федерации за пределами внутренних вод либо выхода из них».

Конвенция ООН 1982 г. рассматривает 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 Конвенции ООН 1982 г. 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.

Приведенный перечень цитирует положения Статьи 21, которые, могут быть дополнены и другими положениями международного права, в совокупности формирующими объем прав прибрежного государства в отношении судов, осуществляющих 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 [14, с. 11, 12];

– 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 [14, с. 12, 13];

– 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 могут вызвать загрязнение морской среды и побережье [14, с. 110, 111].

Кроме прав, КМП-82 формулирует обязанности прибрежного государства, основой которых выступают положения о том, что прибрежное государство не может пре-

пятствовать 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 [14, с. 12];

в) облагать иностранные суда никакими сборами (за исключением взимаемых за конкретно оказанные услуги) лишь за их проход через территориальное море [14, с. 13].

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 [14, с. 13].

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 [14, с. 12].

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, Статьи 21);

– в необходимости следования по коридорам или схемам разделения движения там, где они предписаны (Статья 22);

– в 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 (Статья 23).

Исходя из статуса категорий судов, относимых международным правом к военным кораблям и другим государственным судам, эксплуатируемым в некоммерческих целях, Конвенция ООН 1982 г. ссылается на три обстоятельства, в целом формирующие юрисдикционные полномочия властей прибрежного государства, а именно: несоблюдение военными кораблями законов и правил прибрежного государства (Статья 30), определение ответственности государства-флага за ущерб, причиненный военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих целях (Статья 31), и определение иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях (Статья 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 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 нему принудительных мер и, прежде всего, задержания и наложения ареста в целях обеспечения или удовлетворения чьих-либо имущественных требований [54].

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. Хотя 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 [279, с. 47].

Если в вопросе распространения уголовной и гражданской юрисдикции в отношении экипажей судов (военных кораблей) научная доктрина более не менее единодушна, то, проблема распространения административной юрисдикции однозначного разрешения 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.[55] 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 и те права, 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 к торговым судам и государственным судам, эксплуатируемым в коммерческих целях, можно представить как состоящий:

– из уголовной юрисдикции на борту;

– гражданско-правовой юрисдикции в отношении иностранного судна;

– юрисдикция в отношении экологических правонарушений.

---

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

[55] В частности, Международная конвенция о грузовой марке 1966 г., Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974–1978 гг. Последняя, например, содержит универсальные требования к стандартами 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 [58].

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) если последствия преступления распространяются на прибрежное государство;

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

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

г) если 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, никаких 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 [14, С.13].

Приведенные выше положения вытекают из требований Статьи 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) недопустимости 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 [1, с. 14].

Что касается юрисдикции государства флага судна по делам об экологических правонарушениях, то впервые Конвенция 1982 г. (часть XII), регламентируя права прибрежного государства по задержанию и наказанию иностранных судов, виновных в причинении ущерба морской среде (кроме государственных судов на некоммерческой службе и военных кораблей), предоставляет государству права на:

– расследование,

– арест,

– возбуждение гражданского судопроизводства,

– наложение денежных штрафов и т.п.

Следует иметь в виду, что при этом, в систему этих 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.

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 от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», который был принят Государственной Думой 16 июля 1998 г. Конструкция той части закона, которая нас интересует, достаточно близко «сопровождает» аналогичные положения Конвенции ООН 1982 г. (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. Во-первых, указанный закон допускает, 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: если «...преступление имеет такой характер, что им нарушается спокойствие в Российской Федерации или добрый порядок в территориальном море... и ... капитан иностранного судна, дипломатический агент или консульское должностное лицо..., иное лицо, представляющее лицо государства флага, обратится к должностным лицам федеральных органов исполнительной власти или к должностным лицам органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации с просьбой об оказании помощи» (Статья 17).

Продолжая советские притязания на особый статус пространств, примыкающих к северному побережью, Россия устанавливает особые правила плавания по трассам Северного морского пути, указывая на то обстоятельство, что это исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике, включая проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова, где плавание осуществляется в соответствии с указанным выше, и другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам Северного морского пути, утверждаемыми Правительством Российской Федерации и публикуемыми в Извещениях мореплавателям (Статья 14). Одно из них в указанных проливах требует осуществления «...обязательной ледокольно-лоцманской проводки всех судов» [180, с. 73], другой документ (Правила плавания по трассам Северного морского пути) устанавливает по сути разрешительный порядок прохода через российские территориальные воды в этой части примыкающих к России морских пространств и требует, чтобы все суда (по смыслу п. 1.4 Статьи 1 Правил, включая государственные суда и военные корабли), имели на борту свидетельство о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца судна за ущерб от загрязнения морской среды и северного побережья страны [180, с. 74, 75].

Перечисленные обстоятельства свидетельствуют о том, что несмотря на значительный прогресс в сближении российских норм, регулирующих мирный проход через свои территориальные воды иностранных судов, с положениями Конвенции ООН по

морскому праву 1982 г., все же некоторые из них не соответствуют положениям, применяемым к мирному проходу.

Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении морских судов свидетельствуют о том, что наиболее сложно эти вопросы решаются в отношении государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях. Определение пределов распространения на последние иностранной юрисдикции, а также возможность 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 [280], эта цифра, по-видимому, значительно выше, ибо не учитывает суда почтовые, госпитальные, научно-исследовательские, метеорологические, гидрографические, ледоколы, буксиры, кабелеукладчики, лоцманские, поисково-спасательные суда и некоторые другие.

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

Статья 24 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. за прибрежным государством признавала 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 (табл. 3.5.1).

По Конвенции 1958 г. прилежащая зона не могла распространяться за пределы 12 миль от исходной линии, от которой отмеряется ширина территориального моря. Статья 33 КМП-82 расширяет этот лимит до 24 морских миль.

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, он осуществляется для привлечения к ответственности за несоблюдение вышеупомянутых правил.

Таблица 3.5.1

Сведения о прилежащих морских зонах [56]

Ширина прилежащих зон, мили	Количество государств
4	1
6	1
10	1
15	1
18	4
24	44
41	1

[56] По материалам: Limits in the Seas N 36 National Claims to Maritime Jurisdictions, 8th Revision US Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs May 25, 2000.

3.6. Архипелажные воды

Морское право под «государством-архипелагом» понимает 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 [14, Статья 46].

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, соединяющимися наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов и осыхающих рифов архипелага[57].

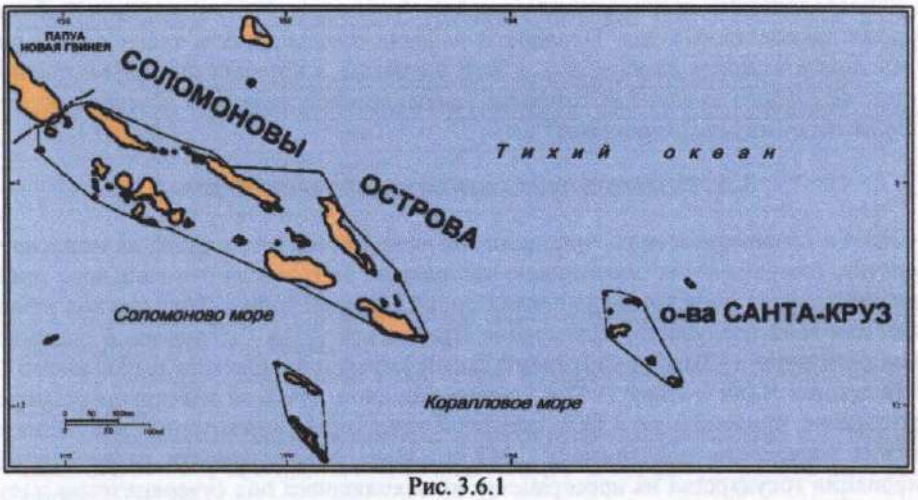


Рис. 3.6.1

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 [58];

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 уров-

[57] На рис. 3.6.1 показаны исходные линии государства Соломоновы острова.

[58] 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 [14, Статья 47].

нем 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[59]; а перечни географических координат надлежащим образом опубликовываются государством-архипелагом и сдаются на хранение Генеральному секретарю ООН.

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

На архипелажные воды, воздушное пространство над ними, а также на их дно и недра, равно как и ресурсы, распространяется суверенитет государства-архипелага [14, Статья 49]. Вместе с тем, государство-архипелаг должно соблюдать заключенные с другими государствами соглашения и признавать традиционные права на рыболовство, прокладки (замены) подводных кабелей [60] 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 [61].

3.7. Исключительные экономические зоны

Идея о правомерности распространения юрисдикции государства на морские пространства, географически значительно выходящие за границы 3-х мильного предела территориального моря возникла после Второй мировой войны. Толчком для развития концепции ИЭЗ послужили: Декларация Президента США Г. Трумена 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.[62]

Положения части V КМП-82, названной «Исключительная Экономическая зона» явились частью «компромиссного пакета» (англ.: "package" of compromises), который сделал возможным подписание

---

[59] В качестве альтернативы, вместо них могут предоставляться перечни географических координат точек с указанием основных исходных геодезических данных.

[60] 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 [14, Статья 51].

[61] Такие права не могут передаваться третьим государствам или их гражданам или осуществляться совместно с ними.

[62] 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, pp. 193-207.

Конвенции в целом.[63]

В соответствии со Статьей 55 КМП-82, «...исключительная экономическая зона (далее: ИЭЗ) представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему..., который подпадает ... под особый правовой режим...» [14, с. 26, 27] и ее «ширина ... не должна превышать 200 морских миль» [14, Статья 57].

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 (табл. 3.7.1), в большинстве же случаев установление ИЭЗ неизбежно связано с необходимостью ее делимитации с «противолежащим» или «прилегающим» государством. В соответствии со Статьей 74 КМП-82 делимитация ИЭЗ между государствами с противолежащими или смежными побережьями осуществляется путем соглашения на основе международного права,[64] однако, если в течение «разумного срока» соглашение не достигается, государства прибегают к процедурам, включающим такие средства разрешения споров как Международный трибунал по морскому праву, Международный Суд или Арбитраж.

Таблица 3.7.1

Сведения о ширине экономических морских зон [65]

Ширина экономических зон, мили	Количество государств
200	84
Рыболовные зоны	
12	1
25	1
200	15

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

а) разведки, разработки, сохранения и управления природными ресурсами [14, Статья 56];

б) регламентации иностранных морских научных исследований, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, защиты и сохранения морской среды.

---

[63] Название основано на решении, принятой на III Конференции ООН по морскому праву по поводу процедуры голосования всего текста Конвенции - *in toto,* т.е как «пакетная сделка» т. Есть если какое-то положение Конвенции государство не устраивало, то следовало обратить внимание на другие составляющие «пакета», отвечающие его интересам. А «пакет» включал: 12 мильный предел территориального моря; 200-мильные ИЭЗ; возможность распространить границы КШ за предел в 200 м. 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».

[64] «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 Генеральному секретарю ООН.

[65] По материалам: Limits in the Seas № 36 National Claims to Maritime Jurisdictions, 8th Revision US Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs May 25, 2000.

Упомянутые выше «искусственные острова, установки и сооружения» не обладают статусом островов; они также не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на определение границ территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа.[66] В силу положений статьи 60 КМП-82, прибрежное государство имеет исключительную 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. 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[67] в целях обеспечения безопасности судоходства с учетом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой ИМО, ИНО или ИСАО.

В иностранной ИЭЗ суда (военные корабли) и летательные аппараты имеют право:

– на осуществление свободы судоходства;

– осуществление свободы полетов;

– осуществление свободы прокладывать подводные кабели;

– 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 исключительной экономической зоне или в открытом море. Однако, принимая во внимание общую компетенцию ИМО и положения резолюции ИМО А.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 ИМО процедура их установления возбуждается Правительством, предлагающим введение дополнительной или новой схемы движения, часть которой лежит за пределами территориального моря государства.

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

– причины для 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:

---

[66] См. параграф 4.3

[67] О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, должно даваться надлежащее оповещение.

- сохранение живых ресурсов (статья 61) и
- порядок их использования (статья 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 обязано содействует цели оптимального использования живых ресурсов ИЭЗ, предоставляя доступ другим государствам, включая и те, которые считаются в неблагоприятном географическом положении,[68] 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.

Прибрежное государство в осуществление своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими может в своей ИЭЗ принимать такие меры, как досмотр судов, их инспекцию, арест[69] и судебное разбирательство. 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 может 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, он 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.

---

[68] Статья 70(2) КМП-82 к «государствам, находящимся в географически неблагоприятном положении» относит те прибрежные государства, включая государства, омываемые замкнутыми или полузамкнутыми морями, географическое положение которых делает их зависимыми от эксплуатации живых ресурсов исключительных экономических зон 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 исключительные экономические зоны.

[69] В случае ареста или задержания иностранного судна прибрежное государство обязано незамедлительно уведомить государство флага о принятых мерах и о любом последовавшем наказании.

В соответствии с пунктом 2 Статьи 16, пунктом 9 Статьи 47, пунктом 2 Статьи 75 и пунктом 2 Статьи 84 КМП-82 от прибрежных государств требуется сдавать на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций карты, показывающие прямые и архипелажные исходные линии, а также внешние границы территориального моря, исключительной экономической зоны 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 пункте 9 Статьи 76 КМП-82 от прибрежных государств требуется сдавать на хранение Генеральному секретарю ООН карты и соответствующую информацию, перманентно описывающие внешние границы континентального шельфа, если он простирается за пределы 200 морских миль [70]. В этом случае за их надлежащее опубликование отвечает Генеральный секретарь ООН.

Требуемые данные передаются Генеральному секретарю ООН в виде вербальной ноты или письма Постоянного представителя при Организации Объединенных Наций или другого лица, рассматривающегося в качестве представителя государства-участника. Простой факт наличия или принятия законодательства или заключения регистрируемого в Секретариате 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 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. К началу 2003 г. свои обязанности по сдаче этих материалов полностью или частично выполнили 24 государства[71].

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 имеемую 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 развернута географическая информационная система (ГИС), позволяющая хранить и обрабатывать географическую информацию и готовить специализированные картографические материалы путем преобразования обычных карт и перечней географических координат в электронную форму. ГИС помогает также обнаруживать любые несоответствия в представленной информации, так как база ГИС подсоединена к базе данных о национальном законодательстве и договорах о де-

[70] Наряду с представлением карт и (или) перечней географических координат, от государств-участников КМП-82 требуется представлять соответствующую информацию относительно геодезических данных, послуживших исходными для определения границ континентального шельфа.
[71] См. табл. 3.8.1.

лимитации, что облегчает поиск соответствующей информации по определенным географическим элементам [1, с. 24].

Таблица 3.8.1

Государство	Номер уведомления	Дата уведомления	Карта	Ст. 16, п. 2	Ст. 47, п. 9	Ст. 75, п. 2	Ст. 84, п. 2
1	2	3	4	5	6	7	8
Аргентина	M.Z.N. 10.1996 .LOS	16 сентября 1996	×	×		×	
Австралия	M.Z.N. 3.1996.LOS	5 марта 1996	×	См. Примечание			
	M.Z.N. 36.2000.LOS	18 сентября 2000		×			
Бельгия	M.Z.N. 24.1999.LOS	1 июня 1999	×	×			×
Чили	M.Z.N. 29.1999.LOS	29 июля 1999	×	×		×	×
	M.Z.N. 37.2000.LOS	28 сентября 2000	×	×		×	×
Китай	M.Z.N. 7.1996.LOS	5 июля 1996		×			
Коста-Рика	M.Z.N. 13.1997.LOS	27 января 1997	×			×	
Кипр	M.Z.N. 6.1996.LOS	30 июня 1996	×	×			
Экв.Гвинея	M.Z.N. 25.1999.LOS	2 июня 1999		×		×	
Финляндия	M.Z.N. 8.1996.LOS	21 июля 1996	×	×			
	M.Z.N. 16.1997.LOS	30 сентября 1997	×	×		×	×
Габон	M.Z.N. 31.1999.LOS	11 октября 1999		×			
Германия	M.Z.N. 1.1995.LOS	8 марта 1995	×	×		×	
	M.Z.N. 4.1996.LOS	25 марта 1996	×	См. примечание			
Гондурас	M.Z.N. 4.1996.LOS	17 апреля 2000		×			
Италия	M.Z.N. 5.1996.LOS	19 апреля 1996	×	×			×
Ямайка	M.Z.N. 11.1996.LOS	16 октября 1996			×		
Япония	M.Z.N. 14.1997.LOS	6 июня 1997	×	×			
	M.Z.N. 18.1998.LOS	23 июня 1998	×	×			
	M.Z.N. 20.1998.LOS	19 августа 1998	×	×			
	M.Z.N. 21.1998.LOS	30 ноября 1998	×	×			
	M.Z.N. 26.1999.LOS	3 июня 1999	×	×			
	M.Z.N. 28.1999.LOS	28 июня 1999	×	×			
	M.Z.N. 33.2000.LOS	28 марта 2000	×	×			
Мьянма	M.Z.N. 12.1997.LOS	27 января 1997	×	×			
Науру	M.Z.N. 23.1999.LOS	19 февраля 1999		×		×	

Таблица 3.8.1 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8
Норвегия	M.Z.N. 9.1996.LOS	25 августа 1996	×	×		×	×
	M.Z.N. 32.2000.LOS	14 марта 2000				×	×
Оман	M.Z.N. 2.1996.LOS	20 февраля 1996	×	См. [72]			
Пакистан	M.Z.N. 27.1999.LOS	4 июня 1999	×	×			
Румыния	M.Z.N. 15.1997.LOS	7 августа 1997	×	×			
Сан-Томе и Принсипи	M.Z.N. 17.1998.LOS	7 мая 1998	×		×	×	
Испания	M.Z.N. 19.1998.LOS	23 июня 1998				×	
	M.Z.N. 34.2000.LOS	14 апреля 2000				×	
Тунис	M.Z.N. 22.1998.LOS	16 октября 1998		×			
Уругвай	M.Z.N. 30.1999.LOS	30 июля 1999	×	×		×	

Отдел информирует государства-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 (КМП-82, Статья 21, пункт 3), и всех законов и правил, которые принимаются государствами, граничащими с проливами, в отношении транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства (КМП-82, Статья 42, пункт 3) [73];

2) информации о морских коридорах и системах (схемах) разделения движения, предусмотренной в Статьями 22, 41 и 53 КМП-82. При этом следует учитывать, что устанавливая таковые 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).

[72] В картах, предоставленных Организации Объединенных Наций, указаны только морские коридоры и схемы разделения движения, которые должны быть надлежащим образом опубликованы согласно Статьям 22 и 41 КМП-82.

[73] 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).

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

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) [74].

Таблица 3.9.1

Проливы, используемые для международного судоходства

Название пролива	Наименьшая ширина, км	Наибольшая глубина, м
1	2	3
Баб-эль-Мандебский	26	386
Бассов	213	2654
Берингов	86	60
Босфор	0.7	102
Гибралтарский	14	1181
Гудзонов	115	988
Дарданеллы	1,3	153
Каттегат	60	124
Корейский	180	230
Ла-Манш (Английский канал)	32	172
Лаперуза	43	118
Магелланов	2.2	1180
Малаккский	15	1514
Мессинский	3	1220
Мозамбикский	422	4250
Ормузский	54	229
Отранто	75	1247
Па-де-Кале (Дуврский)	32	64
Скагеррак	60	725
Тайваньский	139	2008
Торресов	150	22
Флоридский	80	2085
Цугару (Сангарский)	18	491

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, как Суэцкий или Панамский), так и использоваться с меньшей интенсивностью, как правило, в качестве

[74] Перечень основных проливов, используемых для международного судоходства, приведен в табл. 3.9.1.

международного регионального транспортного пути (например, такие каналы как Кильский или Коринфский).

3.9.1. Классификация проливов по правовым признакам

В зависимости от правового статуса вод, образующих проливы, их значения для судоходства, все они могут быть классифицированы следующим образом:

– проливы, как внутренние водные пути;

– проливы, 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, они могут быть подразделены на следующие группы:

1) проливы, используемые для международного судоходства, воды которых не перекрываются территориальными водами прибрежных государств. Режим плавания в таких районах основан на принципе свободы судоходства [14, Статья 35];

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

3) проливы, используемые для международного судоходства с режимом мирного прохода (к которым 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 [75]

Транзитный проход применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны [14, статья 37].

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 исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны.

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 [14, статья 38].

Хотя КМП-82 указывает на то, что не должно чиниться препятствий транзитному проходу со стороны припроливного государства, статья 39 устанавливает обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода, в частности:

[75] См. Часть III КМП-82 «Проливы, используемые для международного судоходства». Раздел 2 «Транзитный проход».

1) суда и летательные аппараты должны «без промедления» [76] 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 Международные правила предупреждений столкновения в море [77]; а также 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 [78], а также должны 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 организации, которой является IMO. Установленные морские коридоры и схемы разделения движения становятся обязательными для судов, осуществляющих транзитный проход [14, Статья 41 (7)].

В соответствии с КМП-82 морские коридоры и схемы разделения движения в проливах, используемых для международного судоходства, «должны соответствовать общепринятым международным нормам» [14, Статья 41 (3)]. Правила IMO, касающиеся этого вопроса, содержатся в Предписании V/8 к Конвенции SOLAS, COLREG 1972 (правила 1(d) и 10). Кроме того, общие предписания IMO по схемам движения судов, содержащихся 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

---

[76] КМП-82 не детерминирует 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 не проведении во время транзита учений, исследований, гидрографических работ и иных мероприятий боевой подготовки.

[77] См. главу 5.

[78] См. параграф 5.2.

обеспечению безопасности. Предписание V/8(f) Конвенции SOLAS предписывает предоставлять государствам возможность составлять общие предложения на базе взаимного согласия, которые должны быть разосланы заинтересованным правительствам.

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 [14, Статья 41 (1) и (2)];

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 [14, Статья 44];

в) могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в касательстве 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;

– погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами;

– относительно рыболовных судов: недопущение рыболовства, в том числе требования, касающиеся уборки рыболовных снастей [14, Статья 42].

Когда судно или летательный аппарат, обладающие суверенным иммунитетом, действуют таким образом, что это противоречит таким законам и правилам или другим положениям настоящей Части, 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 проливах, используемых для международного судоходства, к которым не применяется право транзитного прохода. Предусматривается это в случаях, когда:

а) пролив 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 [14, Статья 38(1)];

б) пролив расположен между районом открытого моря или экономической зоны и территориальным морем иностранного государства [14, Статья 45(1(b))].

Через такие проливы не должно быть никакого приостановления мирного прохода [14, Статья 45].

КМП-82 в контексте правил, которым следует придерживаться при плавании в таких проливах, указывает на применимость «режима мирного прохода» [14, Статья 45(1)]. Вместе с тем, Конвенция ни в части III, посвященной проливам, ни в других разделах не раскрывает содержание этого понятия. Ввиду того, что по смыслу Статьи 35 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 [79], о чем уже достаточно подробно говорилось [80].

3.9.4. Правовой режим «архипелажного прохода»

«Архипелажный проход» представляет собой осуществление права нормального судоходства и пролета летательных аппаратов по установленным морским коридорам 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 экономической зоны в другую часть открытого моря или экономической зоны [81].

КМП-82 не раскрывает содержание понятия «нормальное судоходство». Очевидно, под ним 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 Статьи 52 КМП-82, в проливах архипелагов режим «архипелажного прохода» адекватен «режиму мирного прохода»[82], однако, с учетом наличия, как минимум, двух особенностей:

– государство-архипелаг может без дискриминации по форме или по существу между иностранными судами временно приостанавливать в определенных районах своих архипелажных вод мирный проход иностранных судов, если такое приостановление существенно важно для охраны его безопасности; [83]

– право установления в проливах архипелажного прохода, отличающего 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.

Статья 53 (4) КМП-82 определяет, 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. Статья 53 (5) КМП-82 определяет, что суда и летательные аппараты при архипе-

---

[79] Следует заметить, что раздел 3 Части 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 (Статьи 17–32 КМП-82). Кроме того, применительно к проходу проливов, понятие прохода, содержащееся в Статье 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».

[80] См. параграф 3.4.2 настоящей книги.

[81] Статья 53(3) КМП-82.

[82] Соответствующий положениям разделом 3 Части II Конвенции.

[83] Такое приостановление вступает в силу только после должного его опубликования.

лажном 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 десять процентов расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

На практике приведенная выше конвенционная норма представляется более сложной для реализации, чем кажется на первый взгляд. Например, как показано на рис. 3.9.1, берег государства-архипелага может быть представлен берегом острова, у которого в силу географического положения при применении «10% правила» следует учитывать и противоположную, в отношении конкретного участка осевой линии, береговую линию.

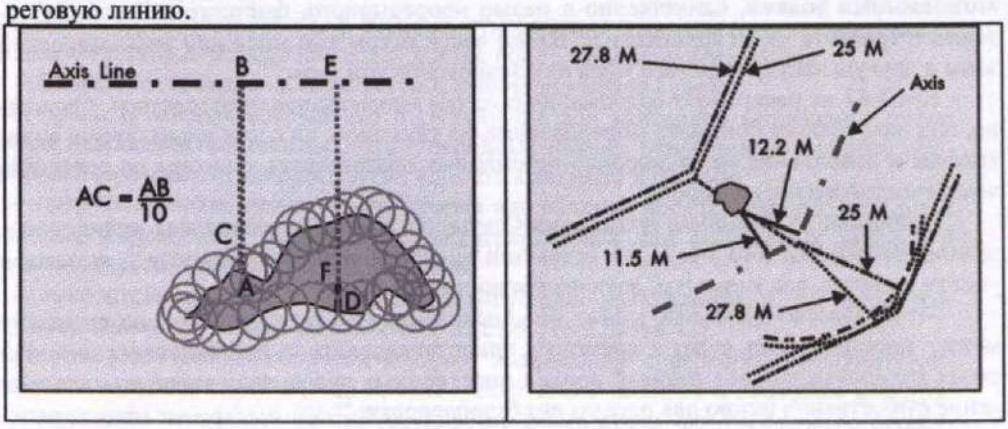


Рис. 3.9.1

В узкостях (узких фарватерах) государство-архипелаг может не только устанавливать морские коридоры, но может также предписывать (изменять) схемы разделения движения судов.

Морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам. Порядок установления морских коридоров определяется Комитетом IMO по морской безопасности [англ. – Maritime Safety Committee (MSC)]. В декабре 1998 г. IMO утвердила Руководство по транзиту через архипалажные воды (англ. – Guidance for ships transiting arhipelagic waters SN/Circ. 206, 8 January 1999). В соответствии с этим документом, «проход по архипелажным морским коридорам (маршрутам) означает обычную навигацию через архипелажные воды исключительно с целью непрерывного транзита между одной частью открытого моря (исключительной экономической зоны) и другой частью открытого моря (исключительной экономической зоны)». 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 по морской безопасности (англ. – Maritime Safety Committee) IMO 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 Международной Гидрографической Организации [англ. – Chart Standardization Committee of the International Hydrographic Organization (IHO)]. До тех пор пока IMO не утвердит представленную архипелажным государством схему морского коридора, суда, осуществляющие архипелажный проход, могут пользоваться в

вводах государства-архипелага маршрутами, традиционно используемыми в интересах международного судоходства (правило 2.1.1).

Индонезия в 1996 г. одной из первых представила в Комитет по морской безопасности ИМО перечни географических координат осевых линий и границ трех морских коридоров, который был утвержден ИМО 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 № 6 1996 г.) вызвали энергичные протесты США, Австралии и ряда других стран. 28 июля 2002 г. правительство Индонезии 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» (Статья 4(1) Правил 2002 г.), 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 (Статья 4(4) Правил 2002 г.).

Следует отметить, что имеет место некоторая девиации национальных законов и иных архипелажных государств 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 международными конвенциями, которые специально относятся к этим проливам. 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) [126]. Самыми удобными, с точки зрения судоходства, являются проходы Дрогден и Холлендердюб в районе Копенгагенского рейда.

Более приспособлен для судоходства пролив Большой Бельт (его наименьшие глубины примерно 20–25 м [126]), однако, даже в Большом Бельте только несколько фарватеров пригодны для прохода крупнотоннажных судов, хотя его наименьшая ширина 15 км[84]. 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»[85].

После протеста Соединенных Штатов в 1848 г., поддержанного другими морскими державами, 14 марта 1857 г. был подписан Копенгагенский договором, согласно которому Дания отказывалась впредь от взимания пошлин при условии предоставления ей возмещения в размере 3 млн. ф. ст. [19], причем сумма эта была распределена между договаривающимися государствами в зависимости от тогдашнего объема их судоходства [63, с. 185].

На формирование правового режима плавания Балтийскими проливами оказывают влияние нормы международного морского права, законодательства припроливных государств (Дании и Швеции), рекомендации IMO, а также положения упомянутого Копенгагенского трактата 1857 г. и Конвенции, заключенной в том же году Данией с США [133].

Согласно Трактату 1857 г., проход коммерческих судов является свободным и не обременен никакими платежами Датской короне [85]. 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 (Статья 1). Данное положение лишает Данию 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,[86] 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 [87]. Указанные правила соответствуют положениям Статьи 41 КМП-82, согласно которой государства, граничащие с проливами, могут устанавливать в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов.

20 ноября 1985 г. резолюцией A.579(14) Ассамблея IMO рекомендовала использовать лоцманскую проводку [88], введенную правительствами Дании и Швеции в проливе Зунд в отдельных районах для некоторых типов судов, перевозящих определен-

---

[84] Дании было выплачено 30 476 325 риксдалеров (около 23 млн. рублей; из них Россия выплатила около 9 млн рублей (9 739 993 риксдалера) [131, с. 136].

[85] Договор 1857 г. применим только к проливной зоне, сформированной проливами Зунд, Большой и Малый Бельт [126].

[86] IMO утвердила рекомендации по проходу судов в Балтийское море: SC 138(76).

[87] Конструкция моста через Большой Бельт была закончена в 1998 г. Вертикальный клиренс западного прохода составил 18 метров, а восточного (основного) прохода – 65 метров.

[88] Копенгагенский Трактат предполагал установление в проливах (и на подходах к ним, включая пролив Каттегат) лоцманское обслуживание для проходящих судов, однако только на добровольной основе.

ный груз. Резолюцией от 19 ноября 1987 г. A.620(15) IMO сделала аналогичные рекомендации для некоторых типов судов, осуществляющих вход в Балтийское море [141]. 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 дальнейшем, хотя они ставились неоднократно [89].

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 государств и кораблями небалтийских государств. Однако эти ограничения были незначительны, и корабли фактически могли свободно проходить через проливы [131].

В начале в 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 [90]:

1) для прохода военных кораблей через Малый Бельт необходимо предварительно уведомить датские власти дипломатическим путем за 8 дней до запланированного прохода или пребывания (Статья 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 8 суток до предполагаемого прохода датским властям по дипломатическим каналам должно быть сделано предварительное уведомление (Статья 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 8 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 Пра-

[89] Например, международно-правовой режим, применимый к проходу проливов, рассматривался Международным Судом в споре между Данией и Финляндией относительно прохода Большого Бельта.

[90] На военные корабли, терпящие бедствия, все указанные выше ограничения не распространяются.

вила 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 [142, с. 38].

6 января 1966 г. Швеция приняла Королевский указ № 366, согласно которому иностранные военные корабли, проходящие через шведские территориальные воды, должны давать предуведомление. Данное положение не распространялось на пролив Зунд. 27 октября 1994 г. в Дополнениях к Правилам доступа иностранных государственных судов и летательных аппаратов в шведскую территорию (принятым Королевским указом в 1992 г.) был подтвержден уведомительный характер захода военных кораблей в шведские воды [142, с. 141].

Таким образом, и Дания, и Швеция в проливной зоне, применительно к проходу военных и государственных судов, по сути, установили режим «мирного прохода» [91], что противоречит положениям КМП-82.

Другая проблема, неизбежно затрагивающая правовой режим проливной зоны, связана с ее увеличением государствами, граничащими с проливами территориального моря, до 12 морских миль.

Швеция первой из припроливных государств изменила ширину территориального моря[92], установив их предел в 1979 г. в 12 морских миль [136]. В 1994 г. Германия [137], а затем и Дания (в апреле 1999 г.) [138] установили аналогичную ширину территориального моря.

Увеличение пространственных пределов территориальных вод указанных государств неизбежно сказывается на режиме вод, формирующих проливные зоны. Как известно, часть 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» [14, Статья 36].

Дабы исключить казус, при котором положения части 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 они оставят 6-мильный коридор открытого моря для обеспечения свободного транзита судов через проливы [139].

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

[91] Эта позиция не поддержана всеми государствами. Соединенные Штаты, например, 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 транзитного прохода [126].

[92] До установления 12-мильного предела территориальных вод Дания и Германия имели ширину территориального моря в 3 морские мили,а Швеция – в 4 морские мили.

судам в датских внутренних водах и территориальном море [Статья 2(1)(D)] и не делает исключений для пространств проливной зоны, а датские правила относительно плавания иностранных военных кораблей обязывают последних 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 [143].

В соответствии с пунктом «с» Статьи 35 КМП-82, часть III не затрагивает правового режима 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 части III указанной Конвенции не распространяются на Балтийские проливы, и режим прохода через пролив Большой Бельт основывается на положении Статьи 2 Трактата 1857 г., ссылающейся на применение норм обычного права в проливной зоне. Швеция в декларации, сделанной при ратификации КМП-82, заявляла, 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 [140].

По мнению нидерландского ученого А. Элфэрик, если позиция Дании относительно режима прохода Большого Бельта будет принята, то это означает, что во многом режим прохода проливов будет в какой-то степени изолированным от изменения в общем подходе к режиму плавания международными проливами, складывающимся как обычное международное право. С другой стороны, если предположить, что в недалеком будущем установленный КМП-82 режим транзитного прохода будет отнесен к нормам обычного права, то они должен быть применимы и к «Датским проливам» [126].

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 метров и высоту надстроек 20 метров, 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 чис-

ла судов). Из общего количества использующих проливы судов более 60% составляют турецкие. В 1994 г. количество иностранных судов, судя по последнему докладу МИД Турции, снизилось 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. рег. т).

Первая многосторонняя конвенция, установившая международный режим использования проливов, была подписана Австрией, Англией, Пруссией Россией, и Турцией Францией, в 1841 г. в Лондоне. Конвенция установила порядок, при котором Босфор и Дарданеллы объявлялись в мирное время закрытыми для военных судов всех держав. Николай 1 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.

Конвенция 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 в Проливах, днем и ночью, независимо от флага, груза и без каких-либо формальностей. За фактически оказанные услуги, согласно Статье 2 упомянутой Конвенции, с проходящих судов могут взиматься сборы, размер которых указан в табл. 3.9.2.

Таблица 3.9.2

Характер оказанной услуги	Размер сбора или платы, подлежащих взысканию с каждой тонны чистой вместимости (регистровый тоннаж чистой вместимости), золотые франки
Санитарный контроль	0,075
Маяки, освещаемые буи, буи, ограждающие фарватер или иные: – до 800 тонн – свыше 800 тонн	 0,42 0,21
Спасательная служба, включая спасательные шлюпки, посты по оказанию помощи с берега, сирены, дающие туманные сигналы, радиомаяки, а также освещаемые буи, не охватываемые п. «б», или иные установки того же рода	0,10

Указанные сборы применяются к двойному прохождению через проливы, (т.е. к проходу из Эгейского моря в Черное и к обратному рейсу в Эгейское море или к прохождению через проливы из Черного моря в Эгейское, за которым следует обратный рейс в Черное море); однако, если торговое судно вновь следует через проливы для возвращения в Эгейское море или в Черное море, в зависимости от случая, более чем через шесть месяцев после дня входа в проливы в первоначальном направлении, то судно без различия флага может быть «приглашено» уплатить эти сборы и платы второй раз. Если при первоначальном прохождении торговое судно заявит, что оно не предполагает возвращаться, оно будет обязано платить лишь половину тарифа сборов и плат, указанных в абзацах «б» и «в» вышеприведенной таблицы. Проводка лоцманами и пользование буксирными судами установлены необязательными.

Всякое судно, которое войдет в проливы из Эгейского моря или из Черного моря, должно будет остановиться у санитарной станции при входе в проливы, чтобы подвергнуться санитарному осмотру, установленному турецкими правилами в рамках международных санитарных правил. Суда, имеющие на борту случаи чумы, холеры, желтой лихорадки, сыпного тифа или оспы или имевшие таковые на борту за последние семь дней, а также суда, покинувшие зараженный порт менее как за пять суток, будут обязаны останавливаться у санитарной станции для принятия на борт санитарных надсмотрщиков, если таковые будут назначены турецкими властями.

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 (эти суда) никаким образом не оказывают содействия противнику. Эти суда должны будут входить в проливы днем; проход должен будет 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 будут входить в проливы днем и что проход должен будет совершаться по пути, указываемому в каждом отдельном случае турецкими властями. Проводка лоцманами может, в этом случае, быть сделана обязательной, но будет бесплатной.

В целях определения понятия «военный корабль» и их классификации, а также к исчислению тоннажей, в Конвенции сделаны определения, изложенные в Приложении II [47].

Для прохода в Проливах военных кораблей Турецкому Правительству дипломатическим путем должно быть сделано предуведомление. Нормальный срок предуведомления – 8 дней (для не прибрежных к Черному морю держав – 15 дней). В предуведомлении должно указываться место назначения, название, тип и количество кораблей, а также дата прохода в первоначальном направлении и, если таковое имеет место, то и при возвращении. Всякое изменение даты должно составить предмет предуведомления за три дня.

Вход в проливы для прохода в первоначальном направлении должен осуществиться в пятидневный срок со дня, указанного в первоначальном предуведомлении. По истечении этого срока должно быть дано новое предуведомление на таких же условиях, как и для начального предуведомления.

Общий максимальный тоннаж всех судов иностранных ВМС[93], могущих находиться в состоянии транзита через проливы, не должен превышать 15 000 тонн, за исключением случаев, когда проливами следуют линейные корабли прибрежной к Черному морю державы, при условии, что они (корабли) следуют через проливы в одиночку, эскортируемые не более чем двумя миноносцами [94].

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 тоннажей, подлежащих 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

---

[93] Отряд кораблей не должен превышать 9 вымпелов.

[94] В этот тоннаж не будут включаться корабли, принадлежащие державам, прибрежным к Черному морю или неприбрежным, которые, согласно постановлениям Статьи 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.

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 45 000 тонн, и вне зависимости от целей нахождения в Черном море военные корабли не прибрежных держав не могут оставаться там не более чем на 21 день.

В мирное время, а также во время войны, когда Турция не является воюющей стороной, легкие надводные корабли, небольшие боевые суда и вспомогательные суда, независимо от того, принадлежат ли они державам, прибрежным к Черному морю или нет, каков бы ни был их флаг, будут пользоваться правом свободы прохода через проливы без каких-либо сборов или плат, если сделано соответствующее предуведомление и проход осуществляется в светлое время суток.

Государства, прибрежные Черному морю, кроме того, наделены правом проводить через проливы в целях возвращения к их базе свои подводные лодки, сооруженные или купленные, а также для ремонта на верфях, расположенных вне этого моря, если Турции заблаговременно было сделано уведомление о закладке или о покупке или направлении на ремонт. Во всех случаях подводные лодки должны проходить проливы в одиночку, днем и в надводном положении.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, постановления статей 10–18 не должны применяться, и проход военных кораблей будет зависеть исключительно от усмотрения Турецкого Правительства.

Полеты гражданских летательных аппаратов в воздушном пространстве проливов между Средиземным и Черным морями возможен вне запретных зон по установленным воздушным коридорам. Эти воздушные пути могут использоваться при условии предуведомления Турецкого Правительства: для эпизодических воздушных рейсов – за три дня, для регулярных воздушных рейсов – общее предуведомление о датах прохода.

Закрепленный Конвенцией режим Черноморских проливов, несомненно, отражал расстановку политических сил и научно-технические реалии своего времени. Однако тот факт, что Конвенция действует по настоящее время и ее участники ни разу, за исключением периода 1945–1946 гг., не поднимали вопрос о ее пересмотре, доказывает, что она действительно обеспечивала баланс интересов всех заинтересованных сторон.

Несмотря на то, что Конвенция Монтрё явилась существенным шагом не только в сторону обеспечения свободы международного судоходства, но и повысила значимость Турции в обеспечении безопасности припроливной зоны, сняв некоторые ограничения суверенитета Турции над проливами, введенные Лозаннской конвенцией 1923 г. (например, запрет для Турции иметь военные укрепления в зоне проливов), Турецкое правительство неоднократно пыталось ввести те или иные ограничения международного судоходства, принимая специальные правила плавания в проливной зоне.

В 20-х годах Турция несколько раз пыталась ввести правила для иностранных судов, 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 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 касается иностранных судов, проходящих через проливы транзитом.

13 марта 1994 г. при прохождении через Босфор и Дарданеллы танкер, шедший под кипрским флагом, столкнулся с сухогрузом. Танкер имел на борту 98 600 тонн сырой российской нефти. В результате столкновения возник пожар, около 13 тыс. тонн нефти вылилось в море и горело в течение 4 дней, представляя реальную опасность для 12 миллионов жителей Стамбула. Ссылаясь на необходимость повысить безопасность навигации и улучшить состояние окружающей среды, Турция еще до этой аварии объявила, что с 1 июля 1994 г. вступает в силу национальный Регламент судоходства в зоне Черноморских проливов. Принятый Турцией Регламент по существу вводил разрешительный порядок прохода через проливы, вплоть до возможности его запрета. Этот законодательный акт содержит очевидные противоречия положениям Конвенции Монтрё и принят в нарушение установленных процедур. На этот раз турецкое правительство отказывается даже обсуждать возможность повторить свое заявление 1982 г. или изменить наиболее неприемлемые положения Регламента. Трудно судить о всех причинах принятия этого документа, однако, основные цели известны. Они заключаются в попытке:

– извлечь выгоды из военно-политического и экономического положения Россия, переживающей серьезные экономические трудности и, по мнению турецких властей не могущей оказать серьезного влияния на порядок международного судоходства в проливной зоне;

– затруднить и резко ограничить проход нефтяных танкеров через проливы, вынудив тем самым Россию и другие страны региона согласиться с транспортировкой каспийской нефти через трубопроводы, проложенные по территории Турции (это, согласно турецким источникам, компенсировало бы Турции потерю более 230 млн. долл. США ежегодно после прекращения транспортировки иракской нефти по турецким трубопроводам в результате введения Советом Безопасности ООН санкций в отношении Ирака).

Нарушения турецким Регламентом положений Конвенции Монтрё были признаны многими государствами и отражены в ряде решений ІМО и других международных организаций.

Так, Комитет ІМО по безопасности на море в мае 1994 г. при рассмотрении правил и рекомендаций по судоходству в проливах и схем разделения движения значительно сократил и переработал турецкий проект правил и рекомендаций, вобравший в себя основные положения Регламента, исключив все положения, противоречащие Конвенции. Принятый в MSC и разосланный членам ІМО текст правил и рекомендаций подчеркивает, что они составлены исключительно с целью обеспечения безопасности судоходства и защиты окружающей среды и таким образом не имеют целью повлиять на права или нанести ущерб правам любого судна пользоваться проливами в соответствии с международным правом, включая Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. и Конвенцию Монтрё 1936 г. Там же обращается внимание на то, что национальные правила, опубликованные прибрежным государством, должны полностью соответствовать правилам и рекомендациям ІМО.

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 безопасности на море. Принятая Ассамблеей

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 ИМО.

Вопреки позиции Турции, по инициативе 11 стран в Резолюцию был включен новый пункт, поручающий MSC с учетом полученной от правительств информации проанализировать опыт применения правил и рекомендаций ИМО на практике, а также обстановку в проливах, рассмотреть возможные предложения об изменении этих правил и рекомендаций ИМО и представить доклад по этим вопросам к следующей сессии Ассамблеи в 1997 г.

Вопрос о неправомерности введения Турцией Регламента судоходства поднимался и на заседании Комитета по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам Парламентской Ассамблеи стран ЧЭС в феврале 1996 г. [95], где говорилось о том, что введение турецкого Регламента привело к значительному ущербу для судовладельцев, в первую очередь, причерноморских стран [96].

Обоснование турецкой стороной своей позиции в связи с принятием Регламента было изложено в официальном заявлении, распространенном Турцией в Парламентской Ассамблее ЧЭС. В нем, в частности, говорилось, что «Турция считает себя связанной принципом свободы судоходства через международные проливы. Суть свободы судоходства состоит в том, что она должна осуществляться и реализовываться в безопасных условиях, как для мореплавателей, так и для обитателей берегов проливов. Поэтому Турция как единственная прибрежная страна несет ответственность за защиту населения и окружающей среды, а также за обеспечение безопасности судоходства и эффективного движения судов в проливах». «Все действия Турции, – говорится далее в заявлении, – полностью отвечают Конвенции Монтрё, а также принципам обычного международного права. Конвенция Монтрё, утверждающая принцип свободы судоходства через Турецкие проливы, подчеркивает в то же время полный суверенитет Турции над зоной проливов... Поскольку Регламент подпадает под национальную юрисдикцию, он не был представлен на рассмотрение в ИМО» [56, с. 56].

Комментируя приведенные выше положения, следует обратить внимание на следующее:

1) Конвенция Монтрё (Статьи 1 и 2) признает и поддерживает принцип права свободы прохода и мореплавания в проливах и в мирное и военное время торговые суда (за исключением судов страны, находящейся в состоянии войны с Турцией) будут пользоваться правом полной свободы прохода и плавания в проливах днем и ночью, независимо от флага и груза, без каких-либо формальностей, подчеркивая при этом, что «осуществление указанного права будет впредь регулироваться постановлениями настоящей Конвенции»; никаких других, тем более односторонне принятых правил судоходства в проливах, кроме постановлений самой Конвенции, в ней не предусматривается;

---

[95] В 1992 г. в Стамбуле была подписана Декларация о Черноморском экономическом сотрудничестве. В объединение вошли Азербайджан, Албания, Армения, Болгария, Греция, Грузия, Молдова, Россия, Румыния, Турция и Украина. Получили статус наблюдателя к 1996 г. Австрия, Египет, Израиль, Италия, Польша, Словакия и Тунис. В июне 1993 г. создана Парламентская Ассамблея ЧЭС (в ней участвуют 10 стран, исключая Болгарию).

[96] В ходе обсуждения делегация России сообщила, что в результате введения Регламента с 1 июля 1994 г. по 31 декабря 1995 г. было 268 случаев необоснованных задержек российских судов, что привело к потере 1553 ч эксплуатационного времени и к ущербу в сумме более 885 тыс. долл. США, не считая упущенной выгоды, потерянных контрактов и санкций за опоздания.

2) Турция оправдывает свой односторонний образ действий при принятии Регламента тем, что она является единственной прибрежной страной и что Конвенция Монтрё предоставляет ей полный суверенитет в проливах. Оба эти аргумента несостоятельны. Что касается первого, то хотя никто не оспаривает суверенитет Турции над проливами, однако Конвенция не фиксирует полный и неограниченный суверенитет Турции над этим международным водным путем. Конвенция Монтрё возлагая на Турцию ряд обязательств, ограничивающих ее свободу в проливах совершенно четкими рамками. В частности, суверенитет Турции ограничен добровольно принятым ею обязательством предоставлять иностранным судам «право полной свободы прохода и плавания в проливах» (Статья 2), причем осуществление этого права «...должно регулироваться постановлениями Конвенции» (Статья 1). Поскольку при этом никаких других, тем более односторонне принятых правил судоходства в проливах, кроме постановлений самой Конвенции, не предусматривается, то из этого следует, что введение любых правил судоходства в проливах в дополнение к положениям Конвенции должно быть согласовано с другими участниками Конвенции.

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 ИМО. В конце июня 1994 г. посольству Турции в Москве был передан Меморандум МИД России. (До этого вопрос ставился в нотах от 20 апреля и 17 июня). В Меморандуме были зафиксированы основные моменты существа российской позиции в отношении принятых Турцией решений:

– Россия как один из основных пользователей Проливами полностью разделяет озабоченность Турции проблемой обеспечения безопасности судоходства в Черноморских проливах, поддерживает принятие мер в этом отношении;

– новый Регламент выходит за рамки решения этой важной задачи, вводя неоправданные ограничения, вплоть до полного приостановления судоходства в проливах, что прямо противоречит Конвенции Монтрё и другим общепризнанным нормам морского права;

– Россия не может признать правомерным введение по существу разрешительного порядка прохода через проливы и односторонние ограничения (например, установление одностороннего движения через проливы при проходе крупнотоннажных судов) вплоть до фактического запрещения такого прохода для определенных категорий судов [50].

Проливы – извечная забота российской внешней политики со времен выхода России к Азовскому, а затем Черному морям в XVII веке, 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 нелегкой 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 (утратой ряда важных портов и сокращением российской морской границы в бассейне Черного моря, снижением российского военно-морского присутствия, ослаблением и флота, а также изменениями во внешнеполитической ориентации прибрежных Черному морю таких государств, как Болгария, Румыния и Украина), соблюдение договора Монтрё 1936 г. имеет для России стратегическое значение.

Комитет по безопасности на море ИМО 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. Несогласие с односторонним пересмотром режима проливов выразили в июне 1994 г. эксперты Рабочей группы по транспорту и связи ЧЭС.

Турция не стала вносить изменения и поправки в национальный Регламент, как это было рекомендовано ИМО. Вместо этого 28 ноября 1994 г. она ввела Инструкцию о принципах и способах применения Регламента, что, по ее мнению, позволяет упорядочить многие спорные вопросы.

Керченский пролив

Керченский пролив[97] находится между Керченским и Таманским полуостровами и соединяет Азовское море с Черным. На западе он ограничен Керченским полуостровом (Украина), на востоке – Таманским полуостровом (Россия). Южный вход в пролив расположен между мысами Такиль и Панагия, северный – между 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.

Судоходство в Керченском проливе отягощено как проблемами публично-правового, так и частноправового характера[98].

Публично-правовая составляющая заключается в отсутствии соглашения между Украиной и Россией по поводу не только режима судоходства в проливе, но и в пространствах Азовского моря в целом.

Частноправовая составляющая проблемы заключена в том, что после распада СССР Администрация Керченского морского торгового порта Украины в одностороннем порядке установила различные виды сборов, суммы от которых для отдельных российских пароходств составили значительную величину, причем она выше сборов применяемых к украинским судам.

Как известно, после подписания 8 декабря 1991 г. Соглашения о создании СНГ Союз ССР прекратил свое существование и возникли новые субъекты международных отношений, в том числе Украина и Россия. Керченский пролив, соединяющий воды Черного и внутреннего Азовского моря, утратил статус национального пролива и, в силу географического положения, полностью был перекрыт территориальными водами Украины и России [99]. В зависимости от статуса Азовского моря, он может вести, в первом случае, в пространства исключительных экономических зон Украины или России, либо, во втором случае во внутренние воды, что в отсутствии специального соглашения по поводу его статуса делает необходимым применения положений Части III КМП-82.

Следует отметить очевидную «международность» пролива, хотя интенсивность судопроходов иностранными судами в настоящее время невелика по сравнению, например, с Беринговым, Гибралтарским проливами, но вполне достаточна, чтобы соот-

---

[97] Свидетельство тому, что пролив мелководен, можно найти в древнем названии: его называли Боспором Киммерийским («боспор» в переводе на русский язык означает «бычий брод»).

[98] Проблема правового статуса Керченского пролива интересна с точки зрения ее возникновения после принятия КМП-82. Все дальнейшие умозаключения в отношении правового статуса Керченского пролива сделаны безотносительно российско-украинских договоренностей, за исключением случаев, когда на них делается ссылка, с целью рассмотрения практически существующей проблемы в свете норм действующего международного права.

[99] Законом Украины относительно Государственной границы от 4 ноября 1991 г. и Законом РФ о Государственной границе РФ от 1 апреля 1993 г. установлена предельная ширина территориальных вод Украины и России в 12 морских миль.

ветствовать критериям КМП-82. Пролив является составной частью международных путей (им пользуются для прохода иностранные суда России, Украины и третьих государств)[100] и исторической коммуникацией, соединяющей Азовский и Черноморские бассейны.

Режим прохода Керченского пролива во многом зависит от статуса пространств Азовского моря.

Как известно, Статья 38 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. применительно к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны (если только в этом проливе не существует иного столь же удобного с точки зрения навигационных и гидрографических условий пути), указывает на наличие права транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий.

Обязанности судов и летательных аппаратов при осуществлении права транзитного прохода заключаются в необходимости следовать через пролив и над ним без промедления и при этом 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; а также от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или действовать каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН.

Законы и правила, которые может принимать государство в отношении регламентации транзитного прохода, ограничены вопросами безопасности судоходства и регулирования движения судов, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения, недопущения рыболовства, погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил. В любом случае принимаемые законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не должно на практике сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода [14, Статья 42].

Если же статус Азовского моря будет определен как внутренние воды двух государств, то в силу положений Статьи 45 и раздела 3 части II КМП-82 в проливе должен быть установлен режим мирного прохода.

Как это предписано Статьей 41 КМП-82, и Украина, и Россия, как государства, граничащие с проливом, могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов. Однако в случае с Керченским проливом этот выбор весьма ограничен. Крупные суда могут следовать только по Керчь-Еникальскому каналу (да-

[100] Примечательно в связи с этим решение Международного суда ООН, принятое в 1949 г. по делу об инциденте в проливе Корфу, в котором говорится об основаниях, по которым какой-либо пролив должен считаться международным. В нем отмечалось, что «решающим критерием является, скорее, географическое положение пролива, соединяющего две части открытого моря, а также тот факт, что он служит для международного судоходства». И как установил Суд в ходе рассмотрения дела, пролив Корфу широко использовался военными и торговыми судами иностранных государств. С 1 апреля 1936 г. по 1 января 1938 г. в порту Корфу было зарегистрировано 2884 судна под флагами Румынии, Югославии, Франции и других стран (здесь не учтены суда, проследовавшие через пролив транзитом без захода в порт) (International Court of Justice. Reports. 1949, p.15-16).

лее – КЕК), который проходит вблизи крымского побережья (находится под управлением Украины) и суда с небольшой осадкой могут следовать фарватерами № 50 и 52 (проходят в российских водах) [101].

Проблема правового режима прохода Керченского пролива связана с разногласиями России и Украины по поводу правового режима Азовского моря и территориального титула на земли, формирующие непосредственно проливную узкость, особенно в том, что касается территориального титула на Тузлинскую косу.

Если признать косу Тузла островом[102], то неизбежно возникнет вопрос о его территориальном титуле. Если считать Тузлинскую косу продолжением Таманского полуострова, который подвергается периодическому размыванию или наносу в зависимости от меняющихся природных условий, то срединная линия, делимитирующая российско-украинские пространства в проливе, должна пройти как срединная линия между Крымским полуостровом и территорией России, включая косу Тузла.

С самого начала заселения Кубани коса была предметом спора за обладание ею между Крымом и Кубанью. 28 ноября 1869 г. принадлежность косы к Кубанской области была подтверждена Указом Российского Сената и границей было предписано считать середину пролива между Крымом и крайней точкой Таманской косы. После революции и гражданской войны начался передел этих территорий. Постановлением ВЦИК от 13.08.1922 г. коса Тузла была включена в состав Крымской области. Затем Указом Верховного Совета РСФСР в январе 1941 г. было принято решение «О перечислении острова Тузла в состав Крымской АССР». Решение было принято, когда сам Крымский полуостров по административно-территориальному делению являлся составной частью РСФСР, т.е. принадлежал России. Иными словами, перечисление осуществилось внутри административных границ РСФСР. После передачи в 1954 г. административная граница между Крымской областью и Краснодарским краем не пересматривалась. Вместе с тем, как следует из Указа Президиума Верховного Совета СССР от 1954 г. о передаче Крыма Украине, Украине передавалась в административно-территориальное распоряжение только континентальная сухопутная часть Крымской области. Юрисдикция на прибрежные воды морей, исходя из принципа, что акватории прибрежных морей принадлежат государству в целом, а не его отдельным субъектам, оставалась за СССР. Поэтому после 1954 г. раздел акватории Азовского моря не производился. Административная граница между Краснодарским краем и Крымской областью была проведена только по Керченскому проливу, далее ограничиваясь береговой полосой этих административных образований по Азовскому морю.

---

[101] Канал был прорыт еще в 1874 г., чтобы проливом могли пользоваться крупные суда. Последняя серьезная реконструкция канала была произведена в 1970 г. После чего он принял сегодняшние размеры: длина – 18,9 мили, ширина – 120 м. Канал состоит из четырех колен (считая со стороны Черного моря): Павловского, Бурунского, Еникальского, Чушинского. По своим размерам Керчь-Еникальский канал являлся крупным (возможно, вторым после Бугско-Днепровского лиманского канала) морским гидротехническим сооружением, построенном Советским Союзом. В настоящее время КЕК – самый глубоководный путь (проходная осадка судов до 8 м), стоимость прохода по нему рассчитывается по ставкам Украины и примерно в два раза превышает стоимость прохождения судов по мелководным фарватерам № 50 и 52 (с проходной осадкой до 3 м), которая рассчитывается по российским ставкам как для судов каботажного плавания.

[102] Коса Тузла названа по одноименному мысу Тузла (имеются другие названия – Южная или средняя), замыкает южную часть Таманского полуострова в северо-западном направлении и глубоко вдается в Керченский пролив. Расстояние между оконечностью косы и Крымским полуостровом составляет сегодня около 4 км. Ее общая протяженность вместе с подводной и надводной частями составляет более 11 км, максимальная ширина надводной части – более 600 м. В настоящее время над водой возвышаются 4 части косы. Самая большая имеет площадь – около 35 га.

Практическая передача косы и проведение административной границы между РСФСР и УССР были реализованы только в начале 70-х годов. Причем сделано это было в форме согласования графического начертания на карте административных границ на уровне заместителей председателя Крымского облисполкома и Краснодарского крайисполкома.

В 2003 году отношения между государствами обострились по причине строительства Краснодарской администрацией дамбы для соединения с материком косы Тузла, что в очередной раз подняло вопрос о территориальном титуле на это образование, расположенное между Керченским и Таманским полуостровом. Довольно точно известно, что в восемнадцатом столетии коса не была окружена водой, была, скорее, полуостровом, продолжением суши Таманского полуострова. В 1925 г. приблизительно в середине косы был прорыт канал для прохода рыбацких лодок. В последующем в результате штормов на месте канала образовалась более широкая промоина, и коса Тузла стала фактически островом.

Руководители России и Украины неоднократно делали заявления о том, что проблема делимитации припроливных территорий ими успешно разрешена. Вместе с тем, и на период издания настоящей книги автору не известен документ официально определяющей прохождение морской границы между двумя странами. Однако, вне зависимости от данного обстоятельства, по нашему мнению, наиболее корректным был бы вариант разграничения проливной зоны по судоходной части (фарватеру) Керченского пролива. Далее, линией границы между Россией и Украиной могла бы стать срединная линия или линия продолжения рекомендованного пути на подходах к Керченскому проливу на протяжении ширины территориальных вод.

Частноправовой аспект проблемы вытекает из объективной необходимости регулирования экономического оборота между двумя странами и третьими государствами, суда которых осуществляют мореплавания из Азовского в Черное море и обратно. Иными словами, хотя соглашение о режиме судоходства между двумя странами отсутствует, судоходство в проливе осуществляется и кто-то должен нести расходы за содержание оборудования, а кто-то платить соответствующие сборы за фактически предоставляемые услуги.

Несомненно, содержание гидротехнического и навигационного оборудования, обеспечивающего безопасность мореплавания в канале, требует средств, и это проблема не одной Украины, а обоих припроливных государств[103].

В недалеком прошлом все буи[104] на каналы выставлял и обслуживал один хозяин – Гидрографическая служба ВМФ и односторонняя «приватизация» оборудования Администрацией керченского порта с правовой точки зрения представляется сомнительной.

---

[103] Часть гидротехнического оборудования, работающего и по сей день, была установлена еще в период Российской империи. Например, створные маяки Камыш-Бурунский и Чурубашский, должны быть отнесены к памятникам технической архитектуры, поскольку были установлены в 1872 г. и почти без переделок существуют и сегодня. По каждому колену канала ведет створ маяков, на Еникальском колене ведущие створы оборудованы с обоих направлений. Бурунские створные маяки во времена Великой Отечественной войны служили опорными пунктами обороны во время боев десанта на Эльтигене, маяки Павловского створа были разрушены фашистами весной 1942 г., так как они обеспечивали безопасность эвакуации из Керчи морским путем.

[104] В Керчь-Еникальском канале – 52 буя, из них светящих – 26, в Керченском подходном – 13, светящих – 4, в подходном канале рыбного порта – 7, светящих – 4, в подходном канале п. Аршинцево – 14 буев, светящих – 5, в подходном канале КМЗ «Фрегат» – 6.

Украинская сторона объясняет необходимость взимания значительных сборов с судовладельцев за проход КЕН необходимостью затрат на его содержание.

Сегодня бремя финансирования Керченского государственного гидрографического предприятия и содержания навигационно-гидрографических средств канала лежит на администрации порта, что вряд ли ему под силу. В настоящее время ветхость части оборудования и отсутствие систематических дноуглубительных работ должной интенсивности уже сказывается на возможности эксплуатации отдельных частей этого сложного гидротехнического сооружения.[105]

Отсутствие должного уровня обеспечения безопасности судоходства в Керченском проливе никак не сказывается на амбициях Украины по взиманию всевозможных сборов. Кодекс торгового мореплавания Украины, принятый Верховной Радой в декабре 1994 г., содержит перечень портовых сборов [106], однако он оставлен открытым, так как указано, что иные виды сборов могут устанавливаться законодательными актами Украины. Фактически же право на установление портовых сборов предоставлено не законодателю, а Кабинету Министров Украины, что уже в 1995 г. проявилось еще в большем снижении уровня принятия решения [107].

В 1996 г. Министерство транспорта Украины издало приказ, [108] который утверждал «Сборы и платы за услуги, предоставляемые судам в морских торговых портах Украины» и который, в частности, устанавливал лоцманский сбор, сбор за выдачу судовых документов, за пользование услугами службы регулирования судов и плату за агентские услуги[109]. Ввиду того, что КТМ Украины не содержит раздела, раскрывающего содержание основных понятий и терминов, установить различия между понятиями «сборы» и «тарифы» достаточно сложно. Кроме того, установленные, в том числе и для российских судов размеры взимаемых сборов за проход КЕК явно противоречат подписанному межправительственному соглашению «О торговом судоходстве» от 08.02.1995 г., где стороны договорились предоставлять друг другу во всех вопросах торгового судоходства режим наибольшего благоприятствования [110] и такое же обращение, какое оба государства предоставляет своим судам в отношении свободного доступа в порты, использования портов для погрузки и выгрузки грузов, посадки и высадки пассажиров, уплаты корабельных и других портовых сборов, использования услуг, предназначенных для судоходства, и осуществления обычных коммерческих операций [111].

Как нам представляется, частноправовые проблемы находятся в непосредственной зависимости от прохождения границ и установления режима прохода проливной

---

[105] Например, подходный канал п. Аршинцево полностью заилен и объявлен непригодным для судоходства.

[106] См. Статьи 84, 106 и 115.

[107] Разрешение на установление этих сборов было перепоручено Кабинетом Министров Украины Минтрансу Украины в 1995 г. (Постановление № 898 от 10.11.95 г.). Известно, что уже через два месяца после принятия закона появилось постановление Кабинета Министров Украины (№ 109 от 13.02.95 г.), в соответствии с которым Минтранс получил право устанавливать тарифы и сборы за услуги, предоставляемые судам в морских и речных портах Украины, а также тарифы на комплекс работ по обработке грузов в портах. Таким образом, в нарушение положений Кодекса Торгового мореплавания Украины Кабинет Министров перепоручил установление сборов и их размера Минтрансу.

[108] № 214 от 27 июня 1996 г.

[109] Конвенция о международном режиме морских портов 1923 г. дает право государствам регулировать лоцманскую службу по своему усмотрению только на своей территории.

[110] См. Статью 6 указанного соглашения.

[111] См. Статью 7(1) указанного соглашения.

зоны. Положения Статьи 15 КМП-82, допускающей проведение срединной линии, вряд ли можно признать применимыми к условиям Керченского пролива, так как налицо как «исторический характер», так и наличие «иных особых обстоятельств». КЕК является основным судоходным путем из Азовского в Черное море и обратно и, на протяжении длительного времени, использовался судами под административным подчинением, как УССР, так и РСФСР – республик в составе бывшего СССР.

Как уже отмечалось выше, наиболее приемлемым, способом разграничения проливных пространств является линия, проведенная по оси КЕК. В этом случае обеспечение безопасности прохождения судов будет объективно находиться в компетенции Украины и России и полностью соответствовать положениям Статьи 43 КМП-82, требующей от государств, граничащих с международными проливами, сотрудничать посредством соглашения в установлении и поддержании в исправном состоянии в проливе необходимого навигационного оборудования и средств безопасности или совершенствовании других средств содействия международному судоходству.

3.9.6. Режим плавания в международных каналах

Суэцкий канал

Суэцкий канал является одним из важнейших искусственных водных коммуникаций, используемых в интересах международного судоходства[112]. Канал расположен на территории Египта, пересекает Суэцкий перешеек и соединяет Средиземное море (от порта Порт-Саида) 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 представлял собой, по сути, русло для потока пресной воды из Нила в район озера Тимсах[113]. 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 [114].

При Птолемее II (примерно 285–247 гг. до н.э.) канал был углублен, расширен и снабжен шлюзами. Во времена Клеопатры он был частично занесен песком, но все-таки был пригодным для прохода небольших судов, а в период владычества Византии был заброшен, а затем вновь восстановлен в годы правления халифа Омара [115]. В виду заброшенности к концу VIII века 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

---

[112] Благодаря Суэцкому каналу длина водного пути между Западной Европой и Индией сократилась почти на 8000 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.

[113] При строительстве современного Суэцкого канала часть этого старого русла использовали для сооружения пресноводного канала Исмаилия.

[114] В трудах Геродота историки нашли сведения о том, что его длина равнялась четырем дням пути, а ширина была такова, что две триремы (судно среднего размера) могли разойтись свободно.

[115] Халиф 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».

Надежды. В 1671 г. Лейбниц представлял проект канала Людовику XIV. В 1798 г. Бонапарт во время египетской экспедиции обратил внимание на возможные политические последствия прорытия перешейка и поручил особой комиссий, во главе которой он поставил инженера Лепера (Lepere), производство предварительных изысканий[116]. Проекту Лепера не суждено было реализоваться, скорее всего, по причине изменения военно-политической ситуации: проект был завершен лишь к концу 1800 г., когда Наполеон был уже в Европе и окончательно отказался от надежды завоевать Египет [117].

В 1841 г. англичане, производившие изыскания на перешейке, доказали ошибочность расчетов Лепера относительно уровня воды в двух морях[118].

В 1854 г. Фердинанд де Лессепс, французский консул в Египте, получил от тогдашнего вице-короля Египта Магомета Саида-паши концессию на создание Всеобщей компании Суэцкого канала (франц. – La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez) с правом на строительство и эксплуатацию канала в течение 99 лет. 17 ноября 1855 г. Лессепс добился ратификации фирмана со стороны турецкого султана и в 1859 г. зарегистрировал в Париже компанию с уставным капиталом в 200 млн. французских франков[119] для ведения строительства. Работы по строительству канала начались в апреле 1859 г. и сопровождались огромными трудностями [120].

Открытие судоходства по каналу состоялось 17 ноября 1869 г. Тогда длина канала составила почти 160 км [121], ширина на поверхности – 60–110 м, по дну – 21–22 м (впоследствии увеличена до 37 м), глубина – 7,94 м [122]. Канал сократил время пути для судов, идущих из Англии, Германии и Франции в Индию, на 24 дня, из Триеста – даже

---

[116] Комиссия пришла к выводу, что уровень воды Красного моря на 9,9 м выше уровня воды в Средиземном море, что очень затрудняет прорытие канала. По проекту Лепера он должен был идти от Красного моря к Нилу частью по старому пути, пересекать Нил близ Каира и кончаться в Средиземном море близ Александрии.

[117] Принимая 6 декабря 1800 г. доклад Лепера, он сказал: «это великое дело, но я не в состоянии осуществить его в настоящее время; быть может турецкое правительство возьмется когда-либо за него, создаст себе тем славу и упрочит существование Турецкой империи» [51].

[118] Теоретические труды математиков Лапласа и Фурье еще раньше находили их неверными.

[119] Уставной капитал был разделен на 400 тыс. паев, по 500 франков. Согласно первоначальным условиям этого договора, египетское правительство должно было получать 15% валовой прибыли от судоходства по каналу, а через 99 лет после сдачи канала в эксплуатацию он должен был стать собственностью Египта. Большую часть акций приобрели французы и турки (Саид-Паша купил почти половину всех акций). В 1875 г. премьер-министр Великобритании купил у хедива Исмаила 176 602 акций компании за 4 млн. ф. ст., в результате чего у Великобритании оказалось 44% акций.

[120] Чтобы построить канал, пришлось извлечь около 75 млн $м^3$ грунта. Приходилось работать под палящим солнцем в песчаной пустыне, совершенно лишенной пресной воды. Первое время компания должна была использовать до 1600 верблюдов только для доставки воды рабочим; лишь к 1863 г. был построен небольшой пресноводный канал из Нила, шедший приблизительно в том же направлении и предназначенный не для судоходства, а единственно для доставки пресной воды – поначалу рабочим, потом и поселениям, возникающим вдоль канала. Достаточно быстро стало понятно, что расходы намного превышают сметные и пришлось прибегнуть к нескольким облигационным займам, так что общая стоимость канала к 1872 г. достигла 475 млн франков, а к 1892 г. – 576 [53]. На строительство канала ушло 10 лет, он был открыт 16 ноября 1869 г. На его строительство было израсходовано 29 725 тыс. ф. ст. Торжества по этому поводу длились несколько недель. В ознаменование открытия канала было построено здание Каирского театра, в котором 24 декабря 1871 г. состоялась первая постановка оперы Аида, музыку к которой написал Дж. Верди [54, с. 6, 7].

[121] По другим данным – 171 км.

[122] Начиная с 1956 г. проводились дноуглубительные работы. С 1981 г. по нему стали проходить суда с осадкой до 16,1 м.

на 37 дней, и потому сразу приобрел большое значение, не смотря на довольно высокую плату взимаемую за проход [123].

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 [124]. В соответствии со Статьей 1 указанной Конвенции, 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 Статьей 8, на дипломатических представителей держав в Египте, подписавших Конвенцию.

18 декабря 1914 г. Великобритания объявила об установлении своего протектората над Египтом. Германия и Австрия на основании мирных договоров согласились на передачу британскому правительству прав, которыми обладал Султан согласно Константинопольской Конвенции. В 1922 г. Египет декларировал о независимости, хотя вопрос о защите канала остался в совместном англо-египетском ведении, что было подтверждено в Договоре о союзе между Великобританией и Египтом от 26 августа 1936 г. [125].

26 июля 1956 г. декретом президента Египта 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.

После национализации канала правительство Египта в декларации от 25 апреля 1957 г. подтвердило свое обязательство обеспечить свободное и непрерывное судоходство для всех стран по Суэцкому каналу и решимость соблюдать условия и дух

---

[123] Стоимость прохода составляла 10 французских франков с тонны (нетто) груза. В 1870 г. через канал прошло всего 486 судов (с 436 000 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 [55].

[124] Конвенцию 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. Далее текст Конвенции приводится по: Овчинников И.А. Сборник действующих трактатов и конвенций и других международных актов, имеющих отношение к военному мореплаванию. Петроград: тип. Морского министерства, 1919, с. 98–108.

[125] Оппенгейм Л. Международное право. Том I, полутом 2. М.: Иностранная литература, 1949, с. 56.

Константинопольской конвенции 1888 г. За всю историю существования, лишь только арабо-израильские войны более чем на десятилетний срок парализовали нормальное судоходство в зоне канала, которое было восстановлено в начале 80-х гг. прошлого столетия [126].

Для управления эксплуатацией Суэцкого канала египетское правительство создало Администрацию Суэцкого канала (далее – АСК). В настоящее время проход судов каналом осуществляется в соответствии с Правилами, издаваемыми АСК [127].

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 – 19,5/20 м.

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[128].

Судовладелец должен предварительно уведомить АСК о предполагаемой дате прохода (за 48/24/12 часов) с указанием наименования судна, его типа, водоизмещения, размерениях, 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 должен 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[129].

---

[126] В 1947 г. Совет Безопасности ООН принял резолюцию о создании в Палестине еврейского и арабского государства. В феврале 1948 г. провозглашается образование государства Израиль, а в мае пять соседних арабских государств – Египет, Сирия, Иордания, Ливан и Ирак – одновременно нападают на Израиль. Первая арабо-израильская война продолжается до октября 1949 г. и заканчивается подписанием соглашения о перемирии. В 1956 г. начинается вторая арабо-израильская война, и уже Израиль вводит войска на Синайский полуостров, с тем чтобы воспрепятствовать попытке Египта национализировать Суэцкий канал. В 1967 г., в ответ на мобилизацию, объявленную Египтом, Сирией и Иорданией, Израиль наносит упреждающий удар по этим трем странам и начинается третья, так называемая, «шестидневная война». За шесть дней Израиль занимает Синай и сектор Газа, а также Голландские высоты и западный берег реки Иордан. Весь Иерусалим переходит под контроль Израиля, а движение судов по Суэцкому каналу полностью парализуется. 6 октября 1973 г. Египет и Сирия нападают на израильские войска в Синае и на Голландских высотах. Израиль несет тяжелые потери, но все-таки удерживает свои позиции и даже переходит в наступление через Суэцкий канал. В 1978 г. Египет и Израиль подписывают договор, согласно которому Израиль снова вернул Египту Синайский полуостров, а в обмен добился прекращения блокады, объявленной ему арабскими странами еще в 1948 г. Практически вплоть до начала 80-х годов прошлого столетия движение судов по каналу практически не осуществлялось поскольку военно-морские силы СССР, США, Австралии и ряда других стран проводили работы по его разминированию.

[127] Правила навигации Администрации Суэцкого канала (англ. – Suez Canal Authority's rules of Navigation).

[128] В южном направлении (из Средиземного моря в Индийский океан) следуют два каравана в день, в северном – один. Караваны формируются АСК. Как правило, в первую очередь направляются военные корабли, а затем крупнотоннажные суда.

[129] Не может быть предоставлена по радио.

По прибытии к подходному бую порта-входа капитан судна должен сообщить об этом на английском языке на УКВ[130], 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 проч. 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 могущее поддерживать установленную в караване скорость[131], может воспользоваться услугами буксиров [332]. Навигация в Суэцком канале осуществляется «по часовой стрелке» вдоль линии фарватера, минуя четыре контрольные точки. Проход осуществляется в караване[132].

Суда, предполагающие пройти каналом, должны иметь:

– действительные (на период прохода каналом) судовые документы[133];

– собственные спасательные шлюпки (не менее трех человек на борту)[134] для обеспечения экстренной швартовки в процессе транзита[135];

– бортовой прожектор, могущий быть использованным только в интересах транзита (танкера LPG и LNG) должны быть оснащены прожектором, требования к конструкции которого определены АСК;

– иметь в готовности для аварийной швартовки 6 швартовых концов, соответствующего размера, в годном состоянии.

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.[136].

---

[130] «Harbour control», вызывной канал 16, переговорный канал для порта Порт-Саид – 12; для порта Суэц – 14.

[131] 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.

[132] В день формируется три конвоя: в 01.00 и 07.00 из порта Порт-Саид и в 06.00 из порта Суэц.

[133] Судовые документы, предусмотренные Регистром, а также документы судового экипажа (судовая роль (две копии для Администрации, по одной копии для иммиграционных, санитарных и таможенных властей), сертификаты вакцинации, перечень судовых запасов (для таможни), грузовые документы (копии конасамента или грузового манифеста).

[134] Или использовать арендованные. Согласно действующему в Египте закону, основным агентом во всех портах страны является компания IMS.

[135] С 1 июля 2003 г. вступили в силу правила относительно использования судовых спасательных лодок, применяемых в качестве швартовых шлюпок (англ. – mooring boats). Ранее разрешалось вместо стандартных спасательных шлюпок (англ. – standard mooring boats) использовать легкие спасательные шлюпки (англ. – light weight mooring boats) для судов, не оснащенных краном с грузоподъемностью 14 т. и не имеющих на борту более двух открытых легких моторных спасательных шлюпок (англ. – open motorized lifeboats).

Капитаны судов любого государства должны немедленно известить портовые власти о любом случае слива нефти или нефтяных смесей с их судна во внутренние или территориальные воды Арабской Республики Египет, если причиной слива явилось спасание или защита судна или его груза от повреждений или спасание человеческой жизни на море. В таком извещении должны быть указаны обстоятельства и причины слива. Подобное извещение должно быть сделано также при случайном сливе, если оно вызвано повреждением судна[137].

В целом, правила, издаваемые АСК, эксплуатирующей канал, в основном касаются изменений подходных маршрутов, правил связи, пополнения бортовых запасов и формирования каравана. Указанные Правила не затрагивают международно-правовой статус канала, и 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, с тем чтобы изучить возможности строительства канала. Позднее попытки реализовать идею строительства канала вынашивали и французы, и англичане, и немцы, и американцы.

Однако прежде чем соединить каналом два океана, была построена железная дорога, соединившая побережья двух океанов. В 1880 г. под руководством француза Фердинанда де Лессепса, того самого, который руководил строительством Суэцкого канала, начались работы по сооружению канала в зоне Панамского перешейка. Французы строили канал 9 лет, прошли 33 км, но так и не достигли успеха[138].

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.

В 1904 г. акции французской строительной компании[139] были выкуплены правительством США за 40 млн. долларов. Новая концепция строительства была предложена американским инженером Джоном Стивенсоном в соответствии, с которой планировалось сооружение нескольких линий шлюзов, искусственного озера в дельте реки

---

[136] 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.

[137] За нарушение этого правила капитан судна будет оштрафован не менее чем на 100 и не более чем на 300 египетских фунтов. Данные положения не распространяются на военные корабли.

[138] По всей видимости, одна из причин – несопоставимость местных условий с условиями Египта. Французы не смогли одолеть местный климат и болезни (от малярии, желтой лихорадки и травм умерло более 22 тыс. рабочих), а также огромные технологические трудности, с которыми пришлось столкнуться.

[139] La Companie Universelle du Canal de Panama.

Чагрес и гидроэлектростанции для снабжения всей зоны электроэнергией. Строительные работы шли непросто: прерывались и возобновлялись вновь[140] и были закончены в 1914 г.[141].

Современный Панамский канал полностью проходит по территории Панамы. Его общая длина 81,6 км[142]. 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)[143]. 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[144]. 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 годов 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 (ОАГ) проходили переговоры с США, завершившиеся подписанием 7 сентября 1977 г. договора «О постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала»[145].

---

[140] Работы прекратились в 1905 г. с целью профилактики и лечения тропических болезней, от которых серьезно страдали строители. Были также проведены работы по дренажу заболоченных районов и по возведению системы снабжения питьевой водой. Все это значительно облегчило в дальнейшем проведение строительных работ, которые возобновились в 1907 г.

[141] Хотя первое судно прошло каналом 15 августа 1914 г. официальное открытие канала состоялось в 1920 г. Для судов, следующих с восточного побережья США, например, в Японию, путь, если использовать канал, сокращается почти на 5 тыс. км). Возведение канала обошлось в 400 млн. долларов; в нем участвовало более 75 тыс. человек, потребовалось 10 лет изнурительных строительных работ (было извлечено около 300 млн. $м^3$ грунта), которые унесли жизни 5609 человек.

[142] В том числе 65,2 км по суше и 16,4 км по дну бухты Лимон Карибского моря и Панамского залива [48, с. 536].

[143] 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 г. Бальбоа) и Атлантического (в районе гг. Кристобаль и Колон) океанов.

[144] 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 [49, с. 241]. 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. Том I, полутом 2. М.: Иностранная литература, 1949, с. 58–59).

[145] Известного как Договор Картера-Торрихоса (по именам тогдашних президентов США Джимми Картера и Панамы Омара Торрихоса).

В соответствии с договором, США имеют право в любой момент ввести свои войска на территорию Панамы в случае возникновения угрозы межокеанскому транспортному пути.

Согласно положениям Договора о Панамском канале 1977 г.[146], канал[147], 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.

По договору, Панама и США брали на себя обязанность по защите канала от любой угрозы режиму нейтралитета и имеют право действовать против 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 Статье XIII Договора с США должен был быть передан ей в рабочем состоянии и свободном от залога и долгов. По Договору, США передали безвозмездно Республике Панама все права, правовой титул и права на собственность, в том числе и в отношении любой недвижимой 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 [148].

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[149].

---

[146] Договор вступил в силу 1 октября 1979 г. По договору 65% Панамского канала (территории, портовые и иные сооружения, склады и прочее) переходили в собственность Панамы, а остальные 35% оставались у США до 31 декабря 1999 г. Определялся переходный период в 20 лет, на этот период управление каналом передавалось специальной комиссии, в состав которой входили 5 американцев и 4 панамца, назначаемых Вашингтоном и ему же подконтрольных. По договору, в 1990 г. комиссию возглавил представитель Панамы.

[147] В соответствии с Приложением к Договору, «канал» включает существующий Панамский канал, входы в него и прилежащее к нему территориальное море Республики Панама.

[148] Персоналу канала запрещено участвовать в забастовках и любых других действиях, способных помешать его функционированию. В настоящее время на обслуживании канала занято более приблизительно 9 тыс. служащих, из них абсолютное большинство – панамцы.

[149] 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 [150] и вспомогательные суда [151] всех государств имеют право на транзит через канал во все времена вне зависимости от их внутреннего распорядка[152], происхождения, места назначения или вооружения [153], не подвергаясь в качестве 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).

Правила плавания каналом [англ. – Maritime Regulations for the Operation of the Panama Canal (MROPC)] устанавливаются Администрацией Панамского канала и, как правило, корректируются с 1 января следующего года. Правила, редакции 2004 г. состоят из положений 11-ти «Извещений по перевозке» (англ. – Notice to Shipping):

– № 1-2004 «Требования к судам»;

– № 2-2004 «Операции в бухте»;

– № 3-2004 «Правила связи»;

– № 4-2004 «Противоправная деятельность во время транзита»;

– № 5-2004 «Правила транзита при официальных визитах и визитах вежливости»;

– № 6-2004 «Правила посадки/высадки пассажиров во время транзита»;

– № 7-2004 «Резервная система транзита»;

– № 8-2004 «Юрисдикция Морского Трибунала Панамы в отношении проходящих судов»;

– № 9-2004 «Расследование морских происшествий»;

– № 10-2004 «Правила проверки функционирования оборудования»;

– № 11-2004 «Деятельность коммерческих и не коммерческих маломерных судов в водах канала».

Технически канал серьезно устарел, и для повышения его пропускной способности требуется значительная реконструкция [154]. В частности, чтобы через канал могли проходить суда большей грузоподъемности, необходимо строительство еще одной серии шлюзов [155]. За год через канал проходят до 14 тысяч судов, которые перевозят грузы, составляющие примерно 5% от общемирового торгового оборота.

---

[150] Понятие «военное судно» тождественно закрепленному в Женевской Конвенции 1958 г. об открытом море.

[151] «Вспомогательное судно» означает любое судно, не являющееся военным кораблем, которое принадлежит или эксплуатируется государством и в течение определенного периода времени используется исключительно на правительственной некоммерческой службе.

[152] «Внутренний распорядок» охватывает все системы и механизмы, а также командование и управление судном, включая его экипаж. Он не включает меры, необходимые для транзита судов под управлением лоцманов, когда такие суда находятся в канале.

[153] «Вооружение» означает оружие, боеприпасы, военное снаряжение и другое оборудование такого судна, которое имеет отличительные свойства, подходящие для использования в военных целях.

[154] По некоторым оценкам, ежегодно через канал проходит до 14 тыс. судов, в основном под флагом США, Либерии, Китая, Японии, Норвегии и Чили. Мировой торговый оборот через канал составляет около 4% в год (228 млн т грузов). До 5% торгового оборота Японии и до 15% – США (например, половина экспорта маиса) идет через Панамский канал. С начала 1950-х годов к середине 1990-х торговый оборот увеличился с 29 млн до 190 млн т. Более 20% грузов – зерно, 16% – нефть и нефтепродукты, 10% – минеральные и иные удобрения. Ежегодные доходы от канала составляют примерно 550 млн долларов (в 1999 г. доходы составили 568,9 млн долларов).

[155] С целью эффективного управления и привлечения средств для реконструкции еще в 1997 г. панамские власти заключили соглашение с гонконгской компанией «Хатчинсон-Вампу лимитед» (Hutchinson Whampoa Ltd.) о передаче фирме прав на управление двумя основными морскими портами Панамского канала – Бальбоа, расположенном недалеко от столицы Панамы,

Кильский канал

Кильский канал соединяет Балтийское море с Северным, а значит открывает доступ из Балтики, помимо Балтийских проливов в Атлантику.

Канал является внутренним водным путем Германии и находится в ведении Германского ведомства водных сообщений и управления судоходством (Север).

Проход канала платный[156], осуществляется круглосуточно. Проход регламентирован в основном в отношении маломерных судов, для которых действуют рекомендации по проходу в светлое время суток [157].

Минимальная глубина канала составляет 11 м, а максимальная высота судна (от поверхности воды) не может превышать 42 м (в связи с наличием мостов). Ко всем проходящим иностранным судам применяются те же правила, что и к германским, осуществляющим плавание во внутренних водах. Военные корабли и государственные некоммерческие суда для прохода каналом должны получить предварительное согласие немецких властей. Запрос должен быть направлен по дипломатическим каналам [134, с.14].

Коринфский канал

Еще в 67 г. римский император Нерон объявил о своих планах строительства канала для участников Истемийских игр (в Древней Греции празднества и состязания в честь бога Посейдона)[158]. Строительство было закончено в 1893 г.

Канал является национальным водным пространством Греции. Он соединяет Пелопоннес с Центральной Грецией и отделяет Коринфский залив от Саронского. Коломбос пишет о том, что мысль прорыть канал через Коринфский перешеек принадлежит Нерону [63, с. 206]. 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, то есть 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 [159] и регламентировать проход судов через канал, при условии, что это не будет противоречить общепризнанным нормам международного права и национальным интересам страны.

Сайменский канал

Канал является единственным водным путем, соединяющим самое крупное в Финляндии озеро Саймаа (Saimaa) с водами Финского залива в районе г. Выборга.

и Кристобаль, расположенном на Атлантическом побережье. Порты и их коммуникации переданы компании в лизинг на 25 лет с правом продления договора на такой же срок.

[156] Взимаемая за проход оплата невелика. Например, для яхт до 8 м необходимо заплатить до 20 евро, с 8 до 12 – 30 евро, с 12 до 16 – 60 евро и т.д. (указанные суммы являются приблизительными).

[157] 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.

[158] Советский энциклопедический словарь. М.: Советская Энциклопедия, 1983. С. 510.

[159] 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.

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[160] 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.[161]. Позже Густав III сделал неудачную попытку вернуть потерянные земли, а так и не завершенная шведами крепость была достроена русскими под руководством А.В. Суворова.

Канал начали строить в 1843 г. во времена правления императора Николая I, а построили в 1856 г. во времена императора Александра II. С момента постройки 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).

В 1962 г. СССР и Финляндия заключили, а в 1963 г. ратифицировали договор об аренде Финляндией на 50 лет части трассы канала, проходящей по территории СССР, и острова Малый Высоцкий.

Сегодняшний Сайменский канал, открытый в 1968 г., после реконструкции имеет 8 шлюзов (5 на российской территории). Его протяженность 43 км (примерно 20 из них приходится на территорию РФ). Навигация прекращается только в самые холодные зимние месяцы. В 2000 г. транзит грузов составил 70 тыс. тонн. Каналом пользовались суда Финляндии, России, Нидерландов и Кипра [130]. В 2003 г. за десять месяцев навигации (с начала апреля до конца января) объем перевозок не превышал 2,2–2,4 млн. тонн.; по каналу проследовало 2791 судно (1013 под флагом РФ и 896 – Финляндии)[162].

С 2000 г. на канале проводятся работы по его реконструкции с целью увеличения пропускных параметров шлюзов и обеспечения круглогодичной навигации. После завершения дноуглубительных работ глубина составит 5,4 м.

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 которой потребует значительного повышения добычи сырья, береговые источники которого через 50–70 лет будут практически полностью истощены [163]. 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 др. 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:

---

[160] Lappeenranta – город с населением около 56 тыс. жителей, расположенный на берегу озера Саймаа (Saimaa).

[161] Только 70 лет спустя была завоевана вся Финляндия.

[162] Информационный Бюллетень Администрации Сайменского Канала. Июнь 2004.

[163] По оценкам ученых, запасы нефти, добываемой из сухопутных источников, истощатся через 43 года, газа – примерно через 70 лет. В 2000 г. объем добыча нефти с морского дна оценивался в 1,23 млрд т и газа – в 650 млрд. куб. м.

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 случае 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 термины, относящиеся к естественнонаучному описанию его рельефа, понимание которых, безусловно, необходимо для унифицированного внедрения международных норм в национальные законодательства.

Не ставя целью подробное описание естественнонаучных воззрений на геологию морского дна, все же в интересах дальнейшего изучения положений морского права, имеющих отношение к определению внешних границ и делимитации континентального шельфа, рассмотрим некоторые основные положения, имеющие отношения к структуре его рельефа.

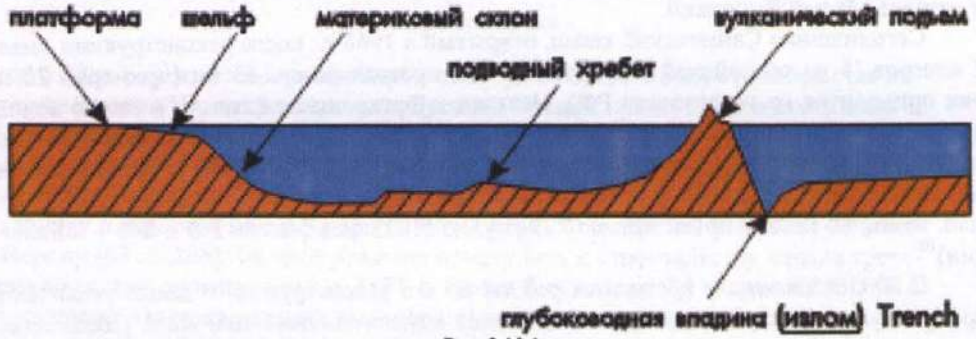


Рис. 3.10.1

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 рифтовые долины [164]. Ложе океана – основное пространство дна Мирового океана с преобладающими глубинами более 3000 м, простирающееся от подводной окраины материка вглубь океана. Это очень крупная, одного порядка с материками, отрицательная форма рельефа, один из главных элементов рельефа и геологической структуры Земли [165].

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 [166].

---

[164] См. рис. 3.10.1.

[165] Площадь ложа океана занимает около 255 млн кв. км – более 50% дна Мирового океана.

[166] 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

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°, 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 где зарождается большинство цунами.

Подводные каньоны «врезаны» в морское дно на 300 м и более. Их обычно отличают крутые борта, узкие и извилистые ложбины. Самый глубокий из известных подводных каньонов – Большой Багамский – врезан почти на 5 км. Несмотря на сходство с одноименными образованьями на суше, подводные каньоны в своем большинстве не являются древними речными долинами, погруженными ниже уровня океана. Мутьевые течения вполне способны как выработать долину на дне океана, так и углубить и преобразовать затопленную речную долину или понижение по линии сброса. Подводные долины не остаются неизменными; по ним осуществляется транспорт наносов, о чем свидетельствуют знаки ряби на дне, и глубина их постоянно меняется.

Батиметрия[167] 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 составляют 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: Срединно-Атлантический хребет, который берет свое начало в Арктике и заканчивается в Антарктике [168], и Восточно-Тихоокеанский хребет, который пролегает из центральной части Тихого океана в Антарктику.

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.

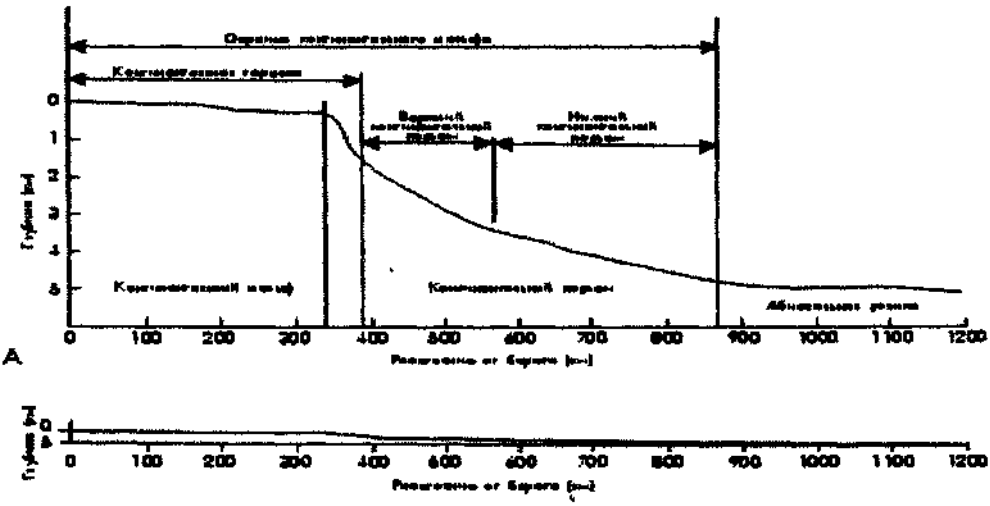
Св. Лаврентия. Выработанные ледниками троги часто тянутся поперек всего шельфа; местами вдоль них располагаются исключительно богатые рыбой отмели, например банки Джорджес или Большая Ньюфаундлендская.

[167] Подводная топография.

[168] Его протяженность 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.

Существующая гипотеза дрейфа материков [169] предполагает, что рифтовые долины в пределах срединно-океанических хребтов возникают как трещины растяжения, которые затем заполняются поднимающейся из глубин магмой.

Материки и примыкающие к ним участки океанов образуют огромные плиты, движущиеся в стороны от подводных хребтов. Фронтальная часть Американской плиты надвигается на Тихоокеанскую плиту; последняя, в свою очередь, продвигается под материк [170].



А

Б

Рис. 3.10.2

Широкомасштабные исследования по изучению рельефа глубоководных частей океанического дна были начаты в 50-х годах прошлого столетия в связи с развертыванием в США и СССР атомного подводного флота. Наибольшие из известных сегодня глубин отмечены в подводных желобах Тихого океана. Самая глубокая точка – так называемая «пучина Челленджера» – находится в пределах Марианского желоба на юго-западе Тихого океана [171].

Обобщенный рисунок рельефа морского дна на примере строения дна Атлантического океана показан на рис. 3.10.2.

---

[169] Примерно до 1965 г. большинство геологов полагало, что положение и очертания материков и океанических бассейнов остаются неизменными. Существовало довольно смутное представление о том, что Земля сжимается, и это сжатие приводит к образованию складчатых горных хребтов. В 1912 г. немецкий метеоролог Альфред Вегенер высказал идею о том, что материки перемещаются («дрейфуют») и что Атлантический океан образовался в процессе расширения трещины, расколовшей древний суперконтинент. Поначалу эта идея была встречена с недоверием, однако множество фактов свидетельствует в ее пользу (сходство очертаний восточного и западного побережий Атлантического океана; сходство ископаемых остатков в Африке и Южной Америке; следы великих оледенений от каменноугольного периода в интервале 350–230 млн. лет назад в районах, ныне расположенных вблизи экватора).

[170] Спрединг океанов происходит в среднем со скоростью несколько сантиметров в год.

[171] Некоторые основные характеристики океанов и местоположение наибольших океанских глубин показаны в табл. 3.10.1 и 3.10.2.

Таблица 3.10.1

Некоторые основные характеристики океанов

Океан	Площадь поверхности, млн. кв. км	Объем воды, млн. куб. м)	Средняя глубина, км.	Максимальная глубина, км.
Тихий	180	700	4,0	11,0
Атлантический	93	335	3,6	9,2
Индийский	77	285	3,7	7,5
Северный Ледовитый	15	15	1,1	5,2

Таблица 3.10.2

Наибольшие океанские глубины

Океан	Глубина, м	Местоположение
Северный Ледовитый	5527	Гренландское море
Атлантический	8742	Желоб Пуэрто-Рико (у берегов Пуэрто-Рико)
Индийский	7729	Зондский (Яванский) желоб (к западу от Зондского архипелага)
Тихий	11033	Марианский желоб (у Марианских о-вов)
	10882	Желоб Тонга (у Новой Зеландии)
	10479	Филиппинский желоб (у Филиппинских о-вов)

Потребность в естественнонаучных 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 [Статья 76(1)] и что представляет собой «продолжение континентального массива» и «океанические хребты» [КМП-82, Статья 76(3)]. Как правильно определить толщину осадочных пород в районе подножия континентального склона 76 (4i) и 2500-метровую изобату [Статья 76(5)] и какие подводные возвышенности являются естественными компонентами материковой окраины, а какие поднятия и вздутия [Статья 76(6)] 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. он 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.*

28 сентября 1945 г. Президент США Г. Трумэн 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 Конвенции ООН 1982 г., 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»*** [172].

В Статье 76 Конвенции ООН по морскому праву 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 [173].

Варианты определения внешней границы континентального шельфа:

---

[172] 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.

[173] См. рис. 3.10.3.

а) КМП-82, Статья 76(4);
б) КМП-82, Статья 76(5);
в) КМП-82, Статья 76(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. Примером такой делимитации является граница континентального шельфа, установленная Саудовской Аравией и Бахрейном, как это показано на рис. 3.10.4.

Третья конференция Организации Объединенных Наций по морскому праву, рассматривая особые характеристики подводной окраины материка государства в тех случаях, когда: среднее расстояние, на котором проходит 200-метровая изобата, не превышает 20 морских миль и большая часть осадочных пород подводной окраины материка залегает под подъемом, признала возникновение этой ситуации несправедливой, поскольку средняя математическая толщина осадочных пород вдоль линии, проведенной на максимальном допустимом расстоянии для обозначения всей внешней границы подводной окраины материка будет не менее 3,5 км, и тем самым будет исключено более половины этой окраины материка. Государство, оказавшееся в подобной ситуации, может, несмотря на положения Статьи 76 КМП-82, установить внешнюю границу своей подводной окраины материка, применяя метод прямых линий, длина которых не превышает 60 морских миль и которые соединяют фиксированные точки, определенные по широте и долготе, в каждой из которых толщина осадочных пород составляет не менее 1 километра.

В том случае, если государство устанавливает внешнюю границу своей подводной окраины материка с помощью метода, изложенного в предыдущем абзаце, этот метод может также использоваться соседним государством для проведения внешней границы своей подводной окраины материка на общем геологическом элементе, когда его внешняя граница будет находиться на таком элементе на линии, проведенной на максимальном расстоянии, допустимом в соответствии с КМП-82,[174] вдоль которой средняя математическая толщина осадочных пород составляет не менее 3,5 километра.

КМП-82 предусматривает, 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 прибрежное, осуществляются как в открытом море.

Конвенция 1982 г. подчеркнула 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

[174] См: подпункты 4 «a(i)» и 4 «a(ii)» Статьи 76.

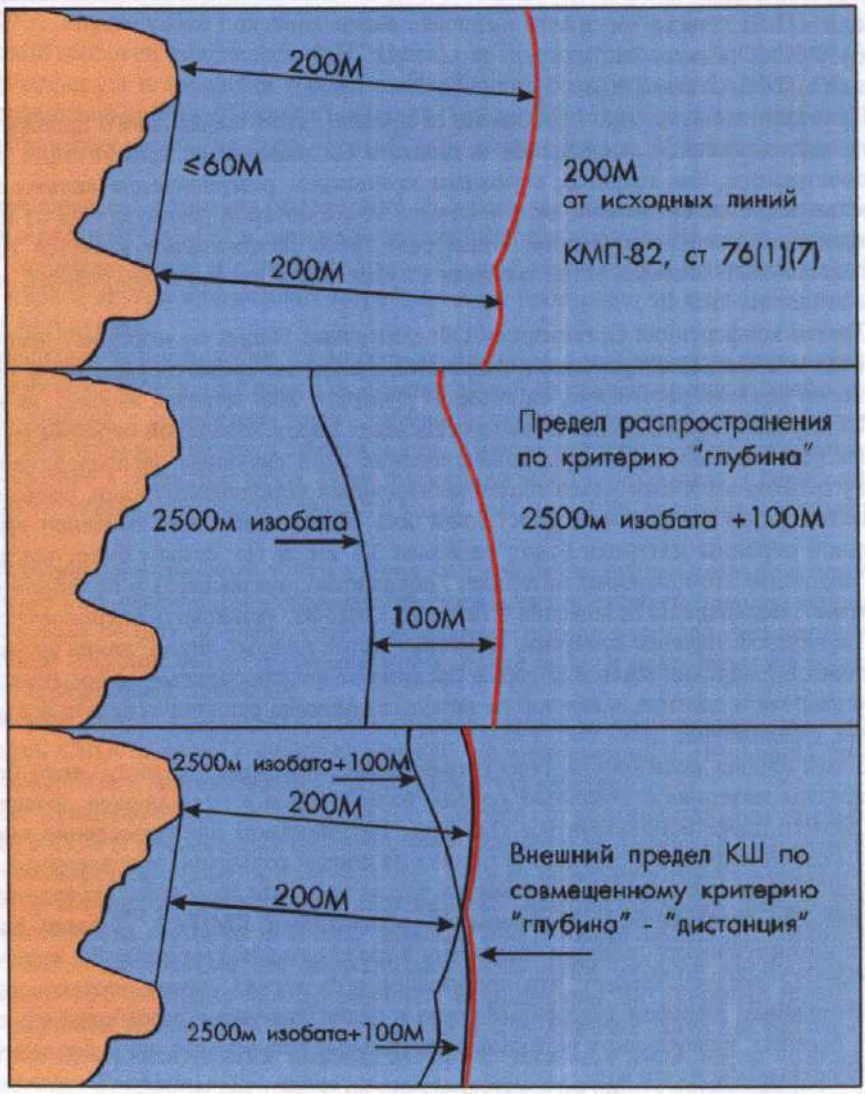


Рис. 3.10.3

Разведка и разработка естественных богатств континентального шельфа неизбежно связаны с необходимостью возводить на нем соответствующие сооружения и установки. Именно поэтому Статья 77 Конвенции предоставляет прибрежному государству 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.

Рис. 3.10.4[175]

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 Статьи 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

175 Здесь и далее, при создании графических материалов, использовался: N.M. Antunes. Towards the conceptualization of maritime delimitation. Brill Academic Publishers. Leiden/Boston , 2003

внешней границы подводной окраины материка или на расстоянии 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, где 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 [176].

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 [177].

Свою деятельность Комиссия осуществляет на основании трех основных документов: Правил процедуры (CLCS/3/Rev.3), Порядка работы (CLCS/L.3) и Научно-технического руководства (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 [178].

Комиссия избирает из числа своих членов Председателя, трех его заместителей Председателя и Докладчика [179]. Должностные лица Комиссии избираются сроком на два с половиной года. Они 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. Председатель открывает и закрывает каждое заседание Комиссии, руководит прения-

---

[176] Статьей 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. Для 14 из 30 государств, которые в 1978 г. были первоначально определены как отвечающие юридическим и географическим критериям для того, чтобы воспользоваться положениями Статьи 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.

[177] Пункт 8 Статьи 76 КМП-82.

[178] Пункт 4 Статьи 2 приложения II к КМП-82.

[179] Правило 12 CLCS/3/Rev.3.

ми, следит за соблюдением настоящих правил, предоставляет слово, ставит вопросы на голосование и объявляет решения. Он выносит постановления по порядку ведения заседания и сообразно с настоящими правилами процедуры полностью осуществляет руководство ходом заседаний Комиссии и поддерживает порядок на ее заседаниях. Он может предложить Комиссии ограничить время, предоставляемое ораторам, ограничить число выступлений каждого представителя по какому-либо вопросу, прекратить запись ораторов, прервать или прекратить прения, а также прервать или закрыть заседание [180].

Правила процедуры Комиссии по границам континентального шельфа [181] являются одним из трех базовых документов Комиссии, о которых говорилось выше. Несколько основных правил были приняты на первой сессии Комиссии в июне 1997 г. Во время своей второй сессии (сентябрь 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[182].

Комиссия созывается один раз в год или так часто, как это требуется :[183]

а) по требованию Председателя Комиссии;

б) по требованию большинства членов Комиссии;

в) по требованию Генерального секретаря или

г) по решению самой Комиссии.

Генеральный секретарь не менее чем за 60 дней до даты открытия сессии, уведомляет членов Комиссии о дате, месте проведения и продолжительности сессии. Уведомляется любое прибрежное государство, представление которого должно рассматриваться на сессии. Предварительная повестка дня каждой сессии готовится Генеральным секретарем в консультации с Председателем Комиссии. Комиссия может включить в свою повестку дня любой другой пункт, имеющий отношение к эффективному осуществлению ее функций.

Основным принципом принятия решения является общее согласие. Комиссия, ее подкомиссии и вспомогательные органы[184] обязаны прилагать все усилия к тому, чтобы достичь согласия по рассматриваемым вопросам методом консенсуса [185]. В случае невозможности достижения общего согласия решения Комиссии, ее подкомиссий и вспомогательных органов по всем вопросам существа принимаются большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании членов Комиссии[186]. Если по какому-либо вопросу, не относящемуся к выборам, голоса распределяются поровну, предложение считается отклоненным.

---

[180] Правило 25 CLCS/3/Rev.3.

[181] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву CLCS/3/Rev.3. Комиссия по границам континентального шельфа. 6 February 2001. 01-23953 (R).

[182] 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 Девятой сессии. Нью-Йорк, 21–25 мая 2001 г.

[183] Правило 2 CLCS/3/Rev.3.

[184] Комиссия может учреждать такие другие вспомогательные органы в составе своих членов, которые могут потребоваться для эффективного осуществления ее функций.

[185] Правило 35 CLCS/3/Rev.3.

[186] Применительно к Комиссии эти 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[187] конкретные данные о прохождении такой границы, а также дополнительные научно-технические данные [188].

В соответствии с Правилами работы комиссии [189] указанное представление должно состоять из трех отдельных частей: резюме, основная часть и дополнительные научно-технические данные.

В резюме должна содержаться следующая информация:

а) карты соответствующего масштаба и координаты, указывающие предлагаемые внешние границы континентального шельфа и соответствующие исходные линии территориального моря [190];

б) положения Статьи 76 КМП-82, применяемые в поддержку данной заявки;

в) имена любых членов Комиссии, которые предоставили консультации при подготовке представления; и

г) любые споры относительно делимитационных разногласий с противолежащими или смежными государствами.

При наличии спора о делимитации континентального шельфа между государствами с противолежащими или смежными побережьями или в других случаях неурегулированных территориальных или морских споров[191] представления могут делаться и рассматриваться в соответствии с приложением I к Правилам Комиссии.

Вопрос о рассмотрении представления прибрежного государства включается в повестку дня следующей сессии Комиссии[192].

После уведомления о получении представления и с учетом надлежащего опубликования, а также по истечении периода в три месяца после даты опубликования, Комиссия созовет свою сессию со следующими пунктами повестки дня:

1) презентация представления представителями прибрежного государства [193];

---

[187] 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.

[188] Поскольку 16 ноября 1994 г. КМП-82 для 60 государств, чьи ратификации сделали возможным вступление Конвенции в силу, и с этой даты для них 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 (SPLOS/5, пункт 20).

[189] Правила и процедуры Комиссии были приняты на второй ее сессия, проходившей в Нью-Йорке 2–12 сентября 1997 г. CLCS/L.3.

[190] Все карты и координаты, включенные в резюме, должны быть опубликованы Генеральным секретарем ООН.

[191] Решения Комиссии не должны наносить ущерб вопросам, касающимся делимитации границ между государствами (Правило 45 CLCS/3/Rev.3).

[192] Научно-техническое руководство призвано помогать прибрежным государствам в подготовке технического материала для Комиссии. В приложениях к Руководству приводятся блок-схемы, где упрощенно показываются процедуры по подготовке геодезических, геологических, геофизических и гидрографических методик, подготовка и представление которых необходимо для обоснования установления внешних границ континентального шельфа и, в частности, в определении подножия континентального склона, толщины осадков и типа возвышенностей морского дна.

2) выдвижение кандидатур и отбор членов подкомиссии [194];

3) организация заседаний подкомиссии и консультаций [195].

Подкомиссия рассматривает соответствие формата представления требованиям, изложенным в технических руководящих принципах Комиссии, и обеспечивает, чтобы в представление была включена вся необходимая информация. Подкомиссия, если она сочтет это необходимым:

1) может просить прибрежное государство исправить формат, представить любую другую информацию или сделать необходимые уточнения;

2) рассматривает информацию о спорах, о которых сообщает прибрежное государство, или о любых спорах, имеющих отношение к представлению;

3) проводит техническую оценку представления и выполнит, в частности, следующие функции:

а) проверяет какой (какие) из критериев, указанных в Статье 76, применяется прибрежным государством;

б) проводит анализ представленных данных с целью проверки следующего:

– были ли координаты взяты из первичных источников или из других источников;

– действенность всех координат;

– то, что ни один участок при определении границы не превышает в длину более 60 морских миль;

– то, что представленных данных достаточно с точки зрения количества и качества для оправдания предлагаемых границ.

Если подкомиссия придет к выводу о том, что есть необходимость в большем объеме данных или информации, она должна просить Председателя подкомиссии сообщить об этой необходимости прибрежному государству. Прибрежное государство обязано представить требуемые данные или информацию в сроки, установленные подкомиссией.

Выводы подкомиссии в форме доклада рассматриваются (изменяются) на следующей сессии Комиссии. Рекомендации Комиссии, основанные на докладе подкомиссии, представляются в письменном виде прибрежному государству, сделавшему представление через Секретариат и Генеральному секретарю ООН.

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 пред-

---

[193] Презентация должна включать в себя следующие моменты: 1) карты, указывающие предлагаемые границы; 2) применявшиеся критерии Статьи 76 КМП-82; 3) имена членов Комиссии, выступавших в качестве консультантов; 4) любой спор, возникающий в связи с представлением.

[194] Комиссия получит кандидатуры из числа своих членов и отберет семь из них для работы в подкомиссии, обеспечивая при этом, чтобы состав подкомиссии был сбалансированным и чтобы ни один из отобранных членов не предоставлял научно-технических консультаций в отношении определения границ континентального шельфа прибрежного государства.

[195] По рекомендации подкомиссии Комиссия как можно раньше на любом заседании своих очередных совещаний будет принимать решение о том, следует ли просить о консультации со специалистом и необходимо ли сотрудничество с соответствующими международными организациями.

ставлениям 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[196].

Карты и соответствующая информация, включая геодезические данные, описывающие внешние границы континентального шельфа, которые прибрежное государство сдает на хранение Генеральному секретарю и которые Генеральный секретарь надлежащим образом опубликовывает[197], перестают быть конфиденциальными, если они были ранее оговорены в качестве таковых, по получении их Генеральным секретарем[198]. Все остальные конфиденциальные материалы, представляемые прибрежным государством, возвращаются прибрежному государству по его просьбе [199].

Рекомендации Комиссии должны касаться, прежде всего, окончательного положения внешней границы континентального шельфа прибрежного государства. Когда внешняя граница континентального шельфа будет отличаться от предложенной в представлении, в рекомендациях Комиссии будет указываться 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.

Значение ресурсов, добываемых с континентального шельфа, огромно, и в будущем шельфовая зона станет главным в мире источником ресурсов нефти и газа. [200]

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 Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. достаточно подробно описала не только правовой режим морского дна, но и определила организацию эксплуатации его ресурсов (часть 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.

---

[196] 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. Май 2001, 01-38208 (R).

[197] В соответствии с пунктом 9 Статьи 76 КМП-82.

[198] Правило 6 CLCS/3/Rev.3.

[199] Правило 7 CLCS/3/Rev.3.

[200] Объем нефти, добытой в 2000 г. в море, оценивается в 1,23 млрд. т, а природного газа – в 650 млрд. $м^3$.

В 1987 г. в Нью-Йорке правительства СССР, Бельгии, Италии, Канады и Нидерландов, намереваясь решить практические проблемы в отношении глубоководных добычных районов морского дна, проведя с этой целью консультации в период с декабря 1986 г. по август 1987 г., заключили Соглашение о решении практических проблем, связанных с глубоководными добычными районами морского дна.

23 июля 1994 г. в Нью-Йорке было подписано Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.,[201] которое и вступило в силу 28.07.1996 г.[202] Указанное Соглашение подлежит толкованию и применению вместе с Частью XI КМП-82 как единый документ. В случае какого-либо несоответствия между Соглашением и Частью XI преимущественную силу имеют положения Соглашения.

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 именуется – ***Район*** 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.

Для реализации указанных выше положений, Орган наделен соответствующими полномочиями и функциями. В частности, до утверждения первого плана работы по раз работке ресурсов морского дна, работа Органа сосредоточивается на :

а) рассмотрении заявок на утверждение планов работы по разведке в соответствии с Частью XI и настоящим Соглашением;

б) осуществлении решений Подготовительной комиссии для Международного органа по морскому дну и Международного трибунала по морскому праву (именуемой в дальнейшем Подготовительная комиссия), касающихся зарегистрированных первоначальных вкладчиков и их удостоверяющих государств, в том числе их прав и обязательств в соответствии с пунктом 5 Статьи 308 Конвенции и пунктом 13 Резолюции II;

в) мониторинге соблюдения планов работы по разведке, утвержденных в форме контрактов и мониторинге тенденций и событий, относящихся к глубоководной добычной деятельности на морском дне, включая регулярный анализ конъюнктуры на мировом рынке металлов, а также цен на металлы, соответствующих тенденций и перспектив;

г) изучении потенциального воздействия добычи полезных ископаемых в Районе на экономику развивающихся государств – производителей этих полезных ископаемых на суше, которые, вероятно, могут серьезнее всех пострадать, с целью сведения до минимума их трудностей и оказания им помощи в приспособлении экономики с учетом работы, проделанной в этом отношении Подготовительной комиссией;

---

[201] Соглашение было одобрено ГА ООН (Резолюция № 48/263 от 28.07.1994 г.).

[202] Россия ратифицировала Соглашение (Федеральный закон № 30-ФЗ от 26.02.1997 г.) и оно вступило в силу для России 11.04.1997 г.

д) принятии норм, правил и процедур, необходимых для проведения деятельности в Районе по мере ее развития, а также процедур, включающих применимые стандарты защиты и сохранения морской среды;

е) поощрении и содействии проведению морских научных исследований применительно к деятельности в Районе, а также сборе и распространении результатов таких исследований и анализов, когда они становятся доступными;

ж) накоплении научных знаний и мониторинге развития морской технологии, применимой к деятельности в Районе, в частности технологии, имеющей отношение к защите и сохранению морской среды;

з) оценке имеющихся данных, касающихся поиска и разведки.

Рассмотрение заявки на утверждение плана работы по разведке производится с учетом того, что план работы по разведке, представленный от имени государства либо субъекта права или какого-либо компонента такого субъекта, которые не являются зарегистрированными первоначальными вкладчиками и которые до вступления Конвенции в силу уже провели в Районе значительный объем деятельности, считается удовлетворяющим финансовым и техническим условиям, необходимым для утверждения плана работы, если поручившееся государство (государства) удостоверяет, что заявитель израсходовал на исследовательскую и разведочную деятельность сумму, эквивалентную, по меньшей мере, 30 млн. долларов США, причем не менее 10 % этой суммы – на установление местонахождения, съемку и оценку Района, указанного в плане работы.

План работы по разведке утверждается на 15-летний срок и считается утвержденным, когда он имеет форму контракта, заключенного между Органом и зарегистрированным первоначальным вкладчиком.

По истечении плана работы по разведке контрактор подает заявку на план работы по разработке, за исключением случаев, когда контрактор уже сделал это или добился продления плана работы по разведке. Контракторы могут ходатайствовать о таком продлении на срок не более чем пять лет. Такие продления утверждаются, если контрактор добросовестно пытался соблюсти требования плана работы, однако в силу неподвластных ему обстоятельств не смог завершить необходимую подготовительную работу для перехода к этапу разработки либо если такой переход не оправдывается сложившейся экономической конъюнктурой.

Производственная деятельность в Районе осуществляется *Предприятием*. Политика в области производства основывается на следующих принципах:

а) освоение ресурсов Района осуществляется в соответствии с разумными коммерческими принципами;

б) применительно к деятельности в Районе действуют положения Генерального соглашения по тарифам и торговле или заменяющих его соглашений;

в) субсидирование деятельности в Районе не допускается, за исключением тех случаев, когда оно может быть разрешено в соответствии с соглашениями, упомянутыми в подпункте «б»;

г) исключается дискриминация между оборотом полезных ископаемых, добываемых в Районе и из других источников. Такие полезные ископаемые или произведенные из них на импорт сырьевые товары не получают преференциального доступа на рынки, в частности:

– за счет тарифных или нетарифных барьеров;

– за счет предоставления государствами – участниками преференциального доступа к таким полезным ископаемым или сырьевым товарам, которые производятся их государственными предприятиями либо физическими или юридическими лицами, имеющими их гражданство либо контролируемыми ими или их гражданами;

д) в плане работы по разработке, утверждаемом Органом в отношении каждого участка добычи, указывается предполагаемый график производства, включающий расчетные максимальные объемы полезных ископаемых, которые будут добываться в год по плану работы;

е) при урегулировании споров в отношении положений соглашений, упомянутых в подпункте «б», применяется нижеследующее:

– когда соответствующие государства-участники являются сторонами таких соглашений, они обращаются к процедурам урегулирования споров, предусмотренным в этих соглашениях;

– когда одно или более из соответствующих государств-участников не являются сторонами таких соглашений, они обращаются к процедурам урегулирования споров, предусмотренным в Конвенции;

ж) в обстоятельствах, когда на основании названных в подпункте «б» соглашений выносится определение о том, что государство-участник занималось субсидированием, которое запрещено или отрицательно сказалось на интересах другого государства-участника, а соответствующим государством-участником (государствами-участниками) не было принято надлежащих мер, государство-участник может просить Совет принять надлежащие меры.

Первоначально Предприятие занимается глубоководной разработкой морского дна посредством организации совместных предприятий и если деятельность совместного с Предприятием предприятия отвечает разумным коммерческим принципам, Совет издает на основании пункта 2 Статьи 170 Конвенции директиву, предусматривающую независимое функционирование [203].

Контрактор, который выделил Органу определенный участок в виде зарезервированного района, обладает преимущественным правом на организацию с Предприятием совместного предприятия для разведки и разработки этого района. Если в течение 15 лет с момента начала своего (независимого от Секретариата Органа) функционирования, Предприятие не подает заявку на план работы по осуществлению деятельности в таком зарезервированном районе, контрактор, выделивший этот район, вправе подать заявку на план работы в этом районе, при том условии, что он добросовестно предлагает Предприятию партнерство в совместном предприятии.

Общая политика Органа устанавливается Ассамблеей в сотрудничестве с Советом. Как общее правило, решения в органах Органа принимаются консенсусом. Если все усилия достичь решения консенсусом исчерпаны, решения в Ассамблее принимаются путем голосования: по вопросам процедуры – большинством присутствующих и участвующих в голосовании государств, а по вопросам существа – большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании членов [14, Статья 159, п. 8].

Решения Ассамблеи по любому вопросу, которым компетентен заниматься также и Совет, либо по любому административному, бюджетному или финансовому вопросу выносятся на основе рекомендаций Совета. Если Ассамблея не принимает рекомендацию Совета по какому-либо вопросу, она возвращает этот вопрос Совету на дальнейшее рассмотрение. Совет пересматривает этот вопрос в свете мнений, высказанных Ассамблеей. В любом случае, когда представляется, что исчерпаны не все усилия по

[203] В соответствии с Соглашением предусмотренное в пункте 3 Статьи 11 приложения IV Конвенции обязательство государств-участников финансировать Предприятию один участок добычи не применяется, а государства-участники не несут никаких обязательств по финансированию каких-либо операций на том или ином участке добычи Предприятия или в рамках организуемых им совместных предприятий.

достижению консенсуса в каком-либо вопросе, Совет может отложить принятие решения с целью содействовать дальнейшим переговорам.

Совет утверждает рекомендацию Юридической и технической комиссии об утверждении плана работы большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании его членов, включая большинство членов, присутствующих и участвующих в голосовании в каждой из камер Совета. Если Совет не выносит решения по рекомендации об утверждении плана работы в предписанный срок,[204] то по истечении этого срока рекомендация считается утвержденной Советом. Если Комиссия рекомендует отклонить план работы или не выносит рекомендацию, Совет может все же утвердить план работы в соответствии со своими правилами процедуры, регулирующими порядок принятия решений по вопросам существа.

Финансовые вопросы деятельности в районе рассматриваются Финансовым комитетом, в состав которого входит 15 членов, обладающих надлежащей квалификацией в финансовых вопросах. Среди членов Финансового комитета не должно быть двух граждан одного и того же государства-участника; последние выдвигают кандидатов, обладающих высоким уровнем компетентности и добросовестности.

Члены Финансового комитета избираются Ассамблеей сроком на пять лет (без права быть переизбранными на новый срок), и при этом должным образом учитывается необходимость справедливого географического распределения и представительства особых интересов. Каждая из групп государств, перечисленных в ситуации выборов Совета, должна быть представлена в Комитете, по крайней мере, одним членом. До тех пор пока Орган не станет располагать достаточными средствами на покрытие своих административных расходов не из установленных взносов, в число членов Комитета включаются представители пяти государств с наибольшими финансовыми взносами в административный бюджет Органа. Впоследствии выборы одного члена от каждой группы проводятся на основе выдвижения кандидатур членами соответствующей группы, что не исключает возможности выборов дополнительных членов от каждой группы.

Рекомендации Финансового комитета учитываются Ассамблеей и Советом при принятии решений по следующим вопросам:

а) проекты финансовых норм, правил и процедур Органа, а также управление финансами и внутреннее финансовое функционирование Органа;

б) установление взносов членов в административный бюджет Органа в соответствии с пунктом 2 «е» Статьи 160 Конвенции;

в) все актуальные финансовые вопросы, включая предлагаемый годовой бюджет, подготавливаемый Генеральным секретарем Органа, и финансовые аспекты осуществления программ работы Секретариата;

г) административный бюджет;

д) финансовые обязательства государств-участников, вытекающие из осуществления Соглашения и Части XI, а также административно-бюджетные последствия предложений и рекомендаций, предусматривающих расходование средств Органа;

е) нормы, правила и процедуры справедливого распределения финансовых и других экономических выгод, получаемых от деятельности в Районе, и выносимые на их основе решения.

Решения по вопросам процедуры принимаются в Финансовом комитете большинством присутствующих и участвующих в голосовании членов. Решения по вопросам существа принимаются консенсусом.

---

[204] Предписанный срок составляет обычно 60 дней, если только Совет не постановляет предусмотреть более длительный срок.

При установлении норм, правил и процедур, регулирующих финансовые условия контрактов, за основу берутся следующие принципы:

а) система выплат Органу является справедливой как для контрактора, так и для Органа, и предусматривает надлежащие средства определения того, соблюдает ли контрактор такую систему;

б) ставки выплат по этой системе должны быть в пределах тех ставок, которые существуют в области добычи тех же или сходных полезных ископаемых на суше, с тем чтобы избежать искусственного повышения или снижения конкурентоспособности разработчиков глубоководных районов морского дна;

в) система не должна быть сложной и влечь за собой значительные административные расходы для Органа или для контрактора;

г) годовой фиксированный сбор подлежит выплате начиная с даты начала промышленного производства;

д) система выплат может периодически пересматриваться с учетом изменения обстановки; любые изменения применяются в не дискриминационном порядке;

е) споры относительно толкования или применения норм и правил, основанных на настоящих принципах, подпадают под действие процедур урегулирования споров, предусмотренных в Конвенции.

Политика Органа по оказанию помощи развивающимся странам, для экспортных поступлений или экономики которых создались серьезные отрицательные последствия в результате снижения цены на соответствующий вид полезных ископаемых или уменьшения объема экспорта такого вида полезных ископаемых в той мере, в какой такое снижение или уменьшение вызвано деятельностью в Районе, основывается на следующих принципах:

а) из той доли своих средств, которая превышает средства, необходимые для покрытия его административных расходов, Орган учреждает фонд экономической помощи. Объем средств, выделяемых на эти цели, периодически определяется Советом по рекомендации Финансового комитета. Для учреждения фонда экономической помощи используются только средства, поступающие в виде платежей контракторов, включая Предприятие, и добровольных взносов;

б) помощь по линии фонда экономической помощи Органа получают развивающиеся государства-производители на суше, экономика которых, как устанавливается, серьезно пострадала в результате глубоководной добычи полезных ископаемых морского дна;

в) помощь из средств фонда пострадавшим развивающимся государствам-производителям на суше предоставляется Органом в соответствующих случаях в сотрудничестве с существующими всемирными или региональными учреждениями по вопросам развития, которые обладают инфраструктурой и опытом для реализации таких программ помощи;

г) объем и продолжительность такой помощи определяются в каждом отдельном случае. При этом должным образом учитываются характер и масштабность проблем, с которыми сталкиваются пострадавшие развивающиеся государства-производители на суше.

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 согла-

шения, либо как гипотетическая линия (рис. 3.11.1), определяемая национальным(-и) законодательством(-ами).

Географически территории государств могут «примыкать друг к другу»[205] или «противолежать». Хотя указанные географические ситуации никоим образом в КМП-82 не детерминированы, для дальнейших умозаключений позволим себе две формулировки, сделанные не без учета международной практики:

а) под «примыкающими побережьями» государств мы понимаем побережья смежных государств, имеющих общую точку выхода в море государственной границы, установленной на суше;

б) под термином «противолежащие» мы понимаем побережья государств географически обращенных друг к другу [206].

Анализ отдельных примеров двусторонней делимитационной практики[207] позволяет утверждать, что согласованная между государствами линия морской границы, как правило, представляет собой:

– прямую линию или состоять из таковых отрезков, имеющих 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 на практике достигнуть такого согласия довольно сложно, особенно там, где существуют разногласия в делимитации сухопутной территории, все же, особенно в последние годы непримиримые долгие десятилетия амбиции все чаще завершаются принятием делимитационных соглашений. Так, например:

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), 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 Правительством Турецкой Республики и Правительством 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 Королевст-

[205] Конвенция ООН 1982 г. также использует термин государства «со смежными побережьями» [14, Статья 74].

[206] См., например, выводы из рабочих материалов групп технических экспертов ООН [42, с. 59–60].

[207] См. табл. 3.11.1.

вом Дания от 18 декабря 1995 г. относительно делимитации континентального шельфа в районе между о. Ян-Майен и Гренландией[208];

г) в Северной Америке – Договор между Правительством Соединенных Штатов Америки и Правительством Мексиканских Соединенных Штатов о делимитации континентального шельфа в западной части Мексиканского залива за пределами 200 морских миль от 9 июня 2000 г. [1, с. 17].

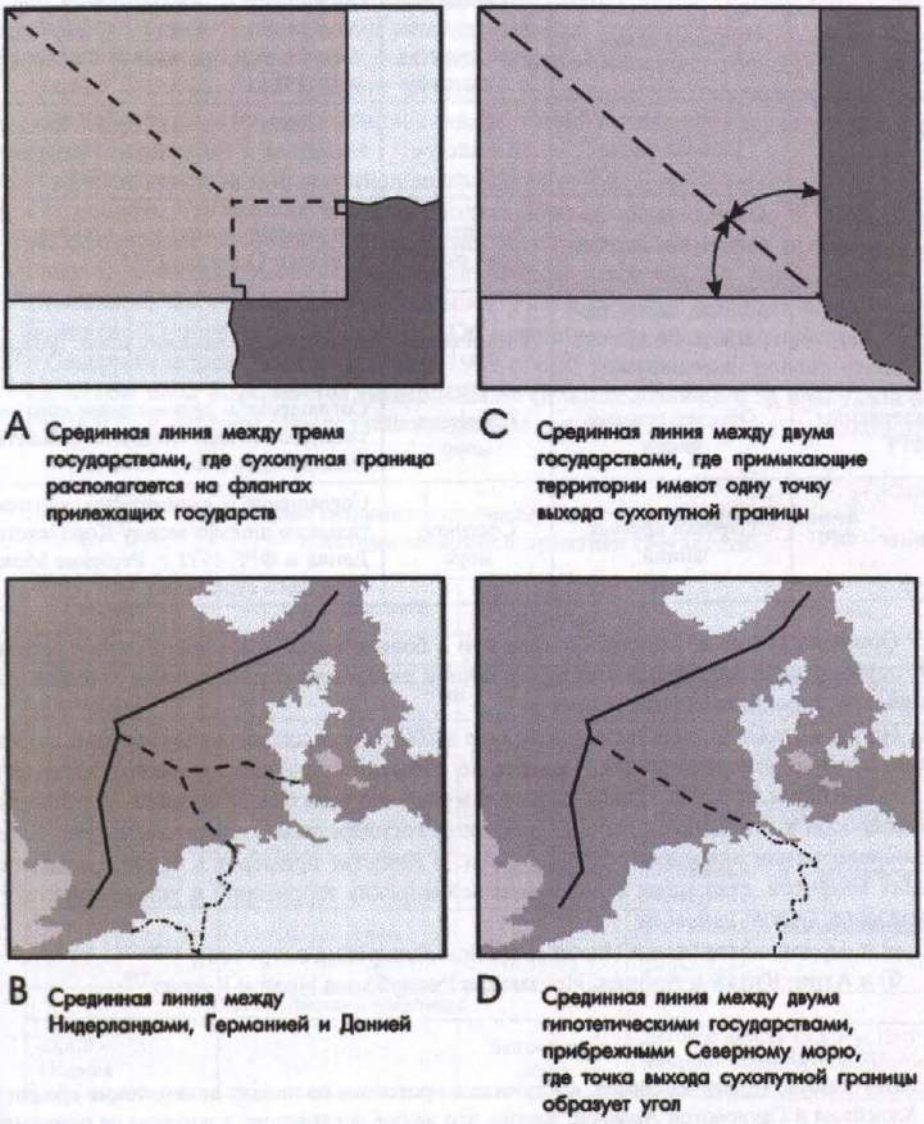


Рис. 3.11.1

[208] A/56/58, p. 17.

Таблица 3.11.1

Государства	Метод делимитации	Район	Источник
СССР – Норвегия	Прямая линия	Варангер-Фьорд	Соглашение между правительствами СССР и Норвегии о морской границе между СССР и Норвегией в Варангер-Фьорде от 15.02.1957 г.
Бразилия – Французская Гвиана	Прямая линия	Сопредельные морские пространства в Атлантике	Соглашение о разграничении морских пространств между Федеративной Республикой Бразилия и Францией от 30.01.1981 г.
Индонезия – Малайзия	Прямая линия	Южно-Китайское море	Соглашение между правительствами Малайзии и Индонезии о разграничении континентального шельфа 1969 г.
Гамбия – Сенегал	Прямая линия, параллельная широте или долготе	Атлантический океан	Соглашение о морских пространствах Гамбии и Сенегала 1975 г.
Эквадор – Перу	Прямая линия, параллельная широте или долготе	Тихий океан	Декларация о морских зонах 1952 г.
Нидерланды – ФРГ	Отрезки прямых линий	Северное море	Соглашение о делимитации континентального шельфа между Королевством Нидерландов и ФРГ 1971 г.
Дания – ФРГ	Отрезки прямых линий	Северное море	Соглашение о делимитации континентального шельфа между Королевством Дания и ФРГ 1971 г. Решение Международного суда 1971 г.

Обобщенно можно констатировать, что в большинстве делимитационных соглашений государства использовали метод срединной линии или устанавливали близкую к ней линию разграничения морских пространств [209].

По данным ООН, приблизительно еще 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. В качестве примеров в числе неурегулированных вопросов, связанных с делимитацией морских территорий и установлением границ на море, можно привести:

а) в Африке: Марокко и Испания (район Канарских островов);

б) в Азии: Китай и Япония, Исламская Республика Иран и Кувейт[210];

[209] См. табл. 3.11.2.

[210] Правительство Ирака, например, выступило с протестом по поводу делимитации границ между Кувейтом и Саудовской Аравией, заявив, что любое соглашение, в котором не принимаются во внимание законные права Ирака, вытекающие из КМП-82, не может иметь юридической силы для Ирака и что Ирак такое соглашение не признает. По поводу делимитации границы между Кувейтом и Исламской Республикой Иран в заявлении Ирака было добавлено, что его юридическая позиция относится к любому соглашению, которое будет заключено в будущем, и что любая делимитация континентального шельфа в этом районе должна осуществляться путем соглашения между всеми государствами (включая Ирак), обладающими суверенными правами

в) в Латинской Америке и Карибском бассейне: Барбадос и Тринидад и Тобаго, Куба и Гондурас, Гайана и Суринам, Гайана и Венесуэла;

г) в Европе: Румыния и Украина (Черное море), Российская Федерация и Украина (Азовское море и Керченский пролив); Мальты, Туниса и Ливийской Арабской Джамахирии по поводу выделения последними морских участков под нефтеразведочные работы в районах, которые считаются Мальтой, расположенных на ее континентальном шельфе, и некоторые другие[211].

Что касается одиосторонних 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.

Если провести по-региональный анализ национальной практики, то следует констатировать, что национальная законодательная практика идет по пути принятия норм, определяющих претензии на морские пространства, согласно положений КМП-82, однако, делающих необходимыми дальнейшие переговоры с пограничными или противолежащими странами о делимитации. Так, 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

Таблица 3.11.2

Некоторые сведения о применении метода срединных линий в делимитационной практике государств

Государства	Метод делимитации	Морские пространства	Источник
Срединная линия			
СССР – Финляндия		Балтийское море	Оглашение о границе морских вод и КШ в Финском заливе от 20.05.1965 г.
Куба – США		Карибское море	Обмен нотами между США и Кубой о разграничении экономической зоны между двумя странами от 26.07.1976 г.
Куба – Гаити		Карибское море	Соглашение о КШ и ИЭЗ от 27.10.1977 г.
Италия – Испания		Средиземное море	Соглашение о разграничении КШ 19.02.1974 г.
Дания – Канада		Море Баффина	Соглашение о разграничении КШ между Гренландией и Канадой от 17.12.1983 г.
Линия, близкая к срединной			
СССР – Польша		Балтийское море	Договор между СССР и ПНР о разграничении территориального моря (территориальных вод), экономической

на континентальный шельф, в целях разведки и разработки его природных ресурсов, с тем чтобы достичь справедливого решения на основе Статьи 83 КМП-82 [1, с. 18].

[211] Более подробно см. Бюллетень по морскому праву, издаваемый ООН, в которых три раза в год публикуются все поступающие в распоряжение ООН законодательные акты и договоры о делимитации морских пространств [1, с. 19].

			зоны, зоны морского рыболовства и континентального шельфа в Балтийском море от 17.07.1985 г.
Англия – Ирландия		Атлантический океан	Соглашение о разграничении КШ от 7.11.1988 г.
Испания – Франция		Бискайский залив	Соглашение о разграничении КШ в Бискайском заливе от 29.01.1974 г.
Мексика-США		Атлантический океан	Правительственные ноты от 24.11. 1976 г.
Бразилия – Уругвай		Атлантический Океан	Обмен нотами относительно морской границы от 21.07. 1972 г.
Панама – Коста-Рика		Тихий океан	Соглашение относительно разграничения морских пространств и морского сотрудничества 02.02.1980 г.
Срединная линия, спрямленная путем уступок равных (и неравных) площадей			
СССР-Швеция		Балтийское море	Соглашение о принципах разграничения морских пространств Балтийского моря от 13.01.1988 г.
Англия-Дания		Северное море	Соглашение о разграничении континентального шельфа в Северном море от 08.01.1968 г.
Италия-Югославия		Адриатическое море	Соглашение о разграничении континентального шельфа в Адриатическом море от 8.01.1968 г.

зоны Нидерландов) [1, с. 16]; норвежский закон № 72 «О нефтепромысловой деятельности» от 29 ноября 1996 г.; Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» от 31 июля 1998 г.; Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г.; Бельгийский закон «О защите морской среды и океанических акваторий, находящихся под бельгийской юрисдикцией», от 20 января 1999 г.; закон Соединенных Штатов Америки «О Мировом океане» 2000 г.; законодательный указ Гондураса № 172-99 от 30 октября 1999 г. «О морских районах Гондураса» (исполнительным указом № PCM 007-2000 от 21 марта 2000 г. были установлены исходные линии[212]); Прокламацию Правительства Австралии от 29 августа 2000 г. «Относительно положений Закона о морях и находящихся под водой участках суши 1973 г.»

Как уже отмечалось выше, наибольшее применение в делимитационной практике нашел метод «срединной линии». Его современное «определение» следует из содержания Статьи 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 «Об установлении рыболовной зоны» от 10 октября 1978 г. 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 «О рыболовной зоне» от 22 декабря 1976 г. Великобритании; «О рыболовной зоне» Дании от 17 декабря 1976 г.; в Королевском

[212] Некоторые положения этого гондурасского законодательства были опротестованы Гватемалой, Никарагуа и Сальвадором.

Указе № 259 «Об осуществлении датского суверенитета над континентальным шельфом» от 7 июня 1963 г.; законе № 15 «Об экономической зоне» Испании от 20 февраля 1976 г. и в Декрете-законе Португалии № 119 «О районах экономической зоны» от 1 июня 1978 г.

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 можете 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 [213].

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 национальных интересов. Если признать этот тезис справедливым, то поиск компромисса может осуществляться на основе действующих правил, одинаково признаваемых обязательными, спорящими сторонами.

Согласно Статье 279 КМП-82, государства-участники должны урегулировать любой спор между собой, касающийся толкования или применения данной Конвенции, мирными средствами. В соответствии с пунктом 3 Статьи 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 [14, С. 142–144].

Международная практика свидетельствует о том, что, начиная с середины прошлого столетия некоторые делимитационные разногласия, удавалось решать на основе постановлений Международного Суда ООН. В частности, решения Международного Суда ООН вынесены по следующим спорам:

1) Англо-норвежский спор о рыболовстве 18 декабря 1951 г.;

2) Разграничения континентального шельфа в Северном море 20 февраля 1969г.;

---

[213] В качестве недавнего примера можно привести соглашение между Турцией и Грузией, побережья которых являются прилегающими (рис. 3.11.2).

3) Разграничение континентального шельфа меду Грецией и Турцией в Эгейском море от 19 декабря 1978 г.;

4) Разграничение континентального шельфа между Тунисом и Ливийской Арабской Джамахирией 14 апреля 1981 г. и 10 декабря 1985 г., 24 февраля 1982 г.;

5) Разграничение морских пространств между США и Канадой в заливе Мэн 20 января 1982 г. и 12 октября 1984 г.;

6) Разграничение континентального шельфа между Ливийской Арабской Джамахирией и Мальтой 21 марта 1984 г. и 2 июня 1985 г.;

7) Разграничение морских пространств между Гвинеей-Биссау и Сенегалом (по решению Арбитражного Суда от 31 июля 1989 г.) 2 марта 1990 г. и 12 ноября 1991 г.;

8) Разграничение земель, островов и морских границ между Сальвадором и Гондурасом 13 сентября 1990 г.[214]

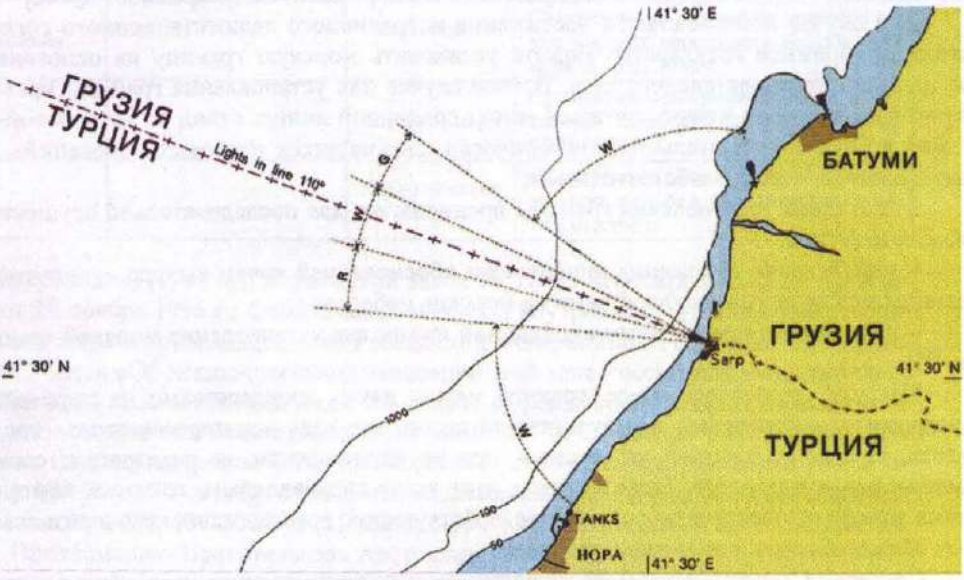


Рис. 3.11.2

Географически можно представить наличие трех основных ситуаций, к которым может быть применена линия эквидистанционной делимитации морских пространств и континентального шельфа (рис. 3.11.3). В каждом случае определяются наиболее выдающиеся в сторону моря исходные точки, середина раноудаления от которых и является искомой делимитационной линией. В Статье 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 территори-

[214] Следует констатировать, что зачастую рассмотрение таких дел затягивалось на годы и для того чтобы Международный Суд принял дело к производству, нужно обоюдное на то согласие спорящих государств.

ального 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...» [14, С. 8].

Из приведенных Конвенционных положений, применительно к рассматриваемому вопросу, важными представляются 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 должна выходить за пределы срединной линии, каждая точка которой должна быть равноудалена от исходной линии противолежащего или прилежащего государства;

2) претензии на иной метод установления морской границы (до заключения пограничного договора) возможны, однако, если они обосновываются:

– в силу «исторически сложившихся правовых оснований»;

– в силу иных «особых обстоятельств».

Конвенционно-закрепленного объяснения понятию «исторически сложившиеся правовые основания» автору не известны. Практика разрешения пограничных споров и толкования, приводящиеся в некоторых вспомогательных источниках права, позволяют отнести к указанным обстоятельствам следующие:

а) договоры, действующие до предъявления территориальных претензий. Например, по делу о бельгийско-нидерландском споре (1959 г.) 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 юридического значения этой Конвенции;

б) 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 [43, С. 148]. Кроме вышеприведенных условий, по-видимому, другим немаловажным признаком, относящим географические карты к «исторически сложившимся правооснованиям», является их точность. Так, из арбитражного решения по спору об острове Пальмас, где говорилось: «... первым необходимым условием для карт, которые должны служить юридическим доказательством, является их географическая точность» [44];

в) 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 по-

зволяет 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 [152];

2) наличие рыбных запасов в данном районе, что вытекает из документов по разграничению морских пространств в заливе Мэн [215], где приводятся следующие факторы, как влияющие на рыбные запасы этого залива:

а) подводные холодные и теплые течения [45, С. 22] и их интенсивность [45, С.10];

б) геоморфологическая структура дна, крутизна континентального шельфа [45, С. 46];

в) соотношение активности рыболовецких корпораций по вылову рыбы в данном районе [45, С. 13];

г) перепады температуры воды в заливе и соленость воды [45, С. 81, 82];

д) районы миграции сидячих видов [45, С. 89–92];

3) 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 его территории государств. 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 государства с большим массивом суши, должно иметь и большую долю континентального шельфа [46, С.150], хотя и были отклонены Международным Судом ООН);

3) в зависимости от конфигурации морского побережья (примером может служить решение Международного Суда ООН 1969 г. в Северном море, где была учтена особая конфигурация побережья ФРГ [46, С. 73]);

4) пропорциональность площадей разграничиваемых пространств и протяженности береговой линии (так, 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» [45, С. 132, 149]) (рис. 3.11.4).

В разрешении делимитационных проблем не последнюю роль играют и интересы безопасности[216]. При всей привлекательности учета этого фактора, как «особого обстоятельства», следует признать его наибольшую уязвимость в виду того, что спорящие государства вправе претендовать на равную безопасность.

---

[215] 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.

[216] Мы находим упоминание этого обстоятельства как особого в арбитражном разбирательстве Гвинея – Гвинея-Биссау, так и в деле о континентальном шельфе (Ливия – Мальта) [46, с. 147–153]; этот фактор выдвигался и СССР по делу о разграничении континентального шельфа и экономической зоны в Баренцевом море.

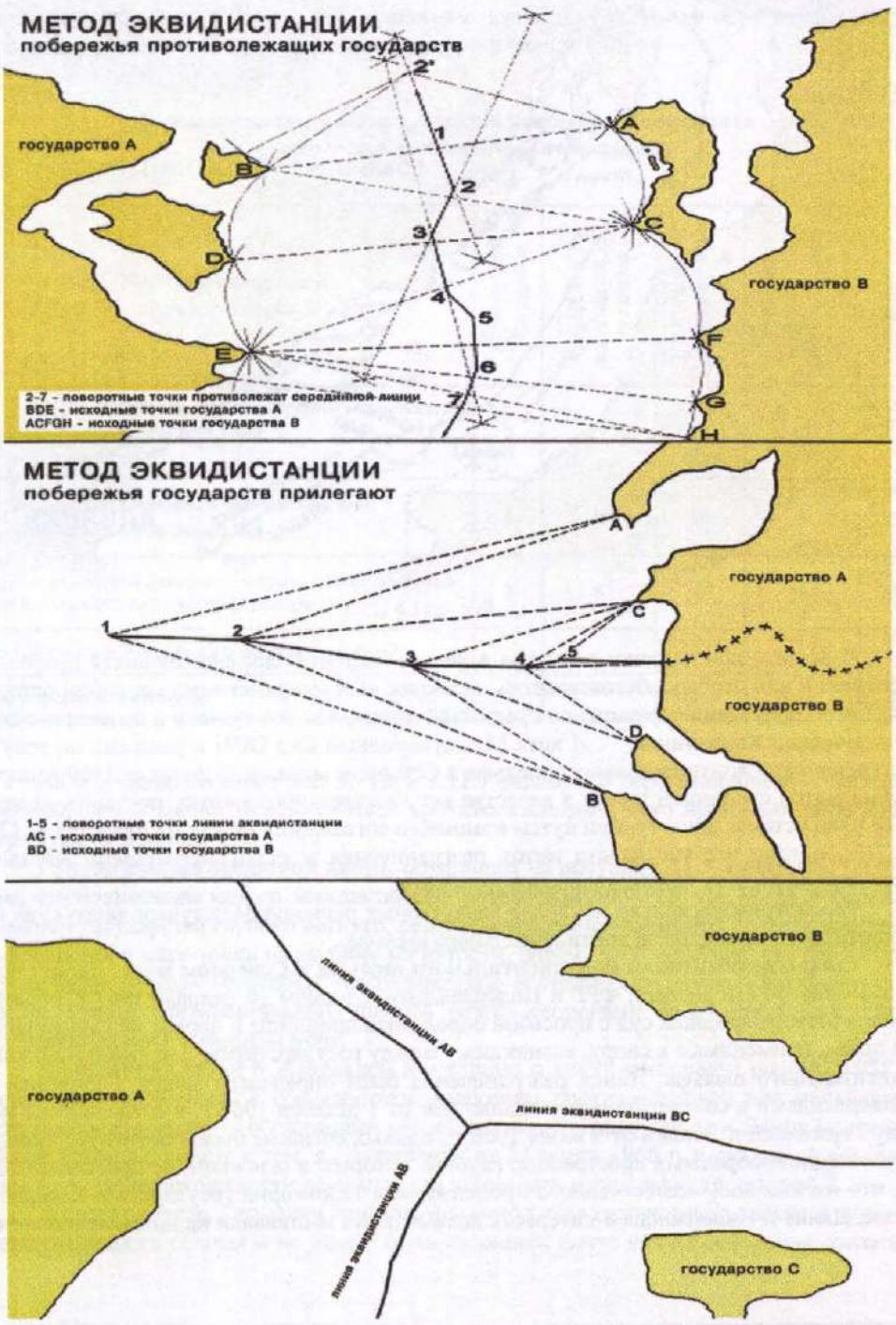

МЕТОД ЭКВИДИСТАНЦИИ
побережья противолежащих государств
государство А
государство В
2-7 - поворотные точки противолежат серединной линии
BDE - исходные точки государства А
ACFGH - исходные точки государства В
МЕТОД ЭКВИДИСТАНЦИИ
побережья государств прилегают
государство А
государство В
1-5 - поворотные точки линии эквидистанции
AC - исходные точки государства А
BD - исходные точки государства В
государство В
государство А
линия эквидистанции АВ
линия эквидистанции ВС
линия эквидистанции АВ
государство С

Рис. 3.11.3

Рис. 3.11.4

И все же, при наличии допусков в форме «исторически сложившихся правовых оснований или особых обстоятельств», наиболее «бесконфликтным» способом остается способ проведения границы по срединной линии, как это указано в вышеприведенных морских Конвенциях.[217]. И хотя Международный Суд ООН в решении по делу о разграничении континентального шельфа в Северном море от 20 февраля 1969 г. определил метод срединной линии в качестве вспомогательного метода, поставив на первый план установление границ путем взаимного соглашения между государствами [24, С. 75], в практике государств метод разграничения морских пространств методом «срединной линии» получил широкое признание[218].

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 прибрежных 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 мето-

[217] См., например соглашение между Италией и бывшей Югославией о делимитации континентального шелфа в Адриатическом море (см. рис. 3.11.4)
[218] См. табл. 3.11.3.

да «эквидистанции» [219], тогда как Германия считала необходимым осуществить делимитацию пропорционально протяженности береговой линии.

Таблица 3.11.3

Обобщенные показатели претензий прибрежных государств на пространства континентального шельфа

Внешние границы зоны (морские мили)	Африканские государства	Азиатские и Тихоокеанские государства	Европейские и Североамериканские гос-ва	Латиноамериканские и Карибские государства	Всего
До внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий	9	17	4	13	43
До 200 метровой изобаты и (или) до глубины, на которой возможна разработка	4	8	10	3	25
Другие критерии (естественное продолжение материка или без определения внешней границы)	2	6	8	7	23
До 100 морских миль от 2500-метровой изобаты					
200 морских миль и более				2	2

На приведенных ниже рис. 3.11.5 и 3.11.6 видно, что береговая линия побережья Нидерландов и Дании можно считать противолежащими, в то время как побережье Германии «вогнуто».

Гипотетическая срединная линия, показанная на рисунке 3.11.5, 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.

Положения Статьи 6 Женевской Конвенции о континентальном шельфе 1958 г. 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 в случае необходимости делимитации применять метод эквиадистанции[220].

В свою очередь, Германия считала, что метод эквадистанции не является нормой международного обычая и не может быть применен иначе как на основания соглаше-

[219] «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).

[220] Robert Kolb. Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. 2003, p. 21.

ния сторон или арбитражного решения [221]. В качестве варианта Германия предлагала воспользоваться секторальным принципом, считая его более приемлемым (см. рис. 3.11.6).

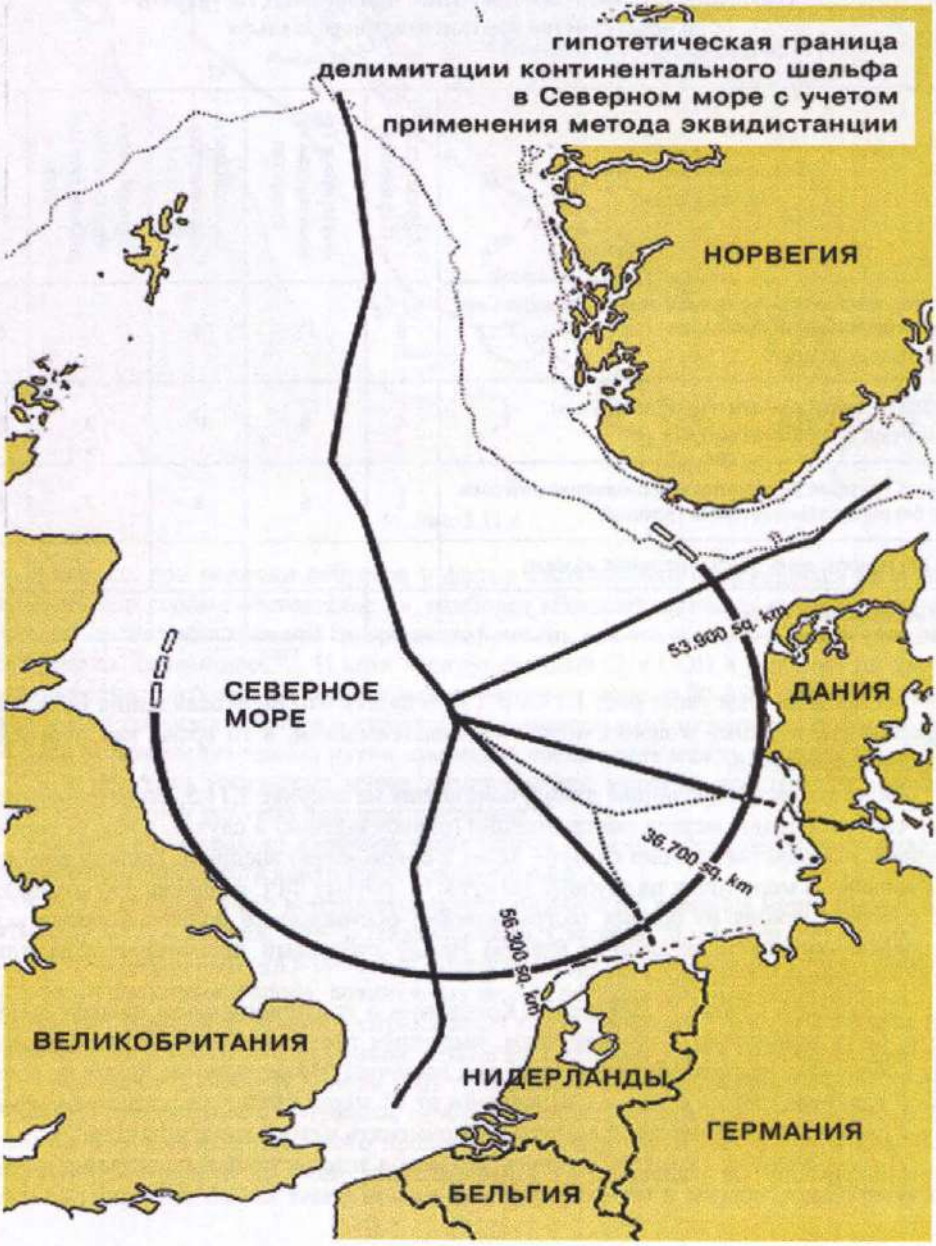
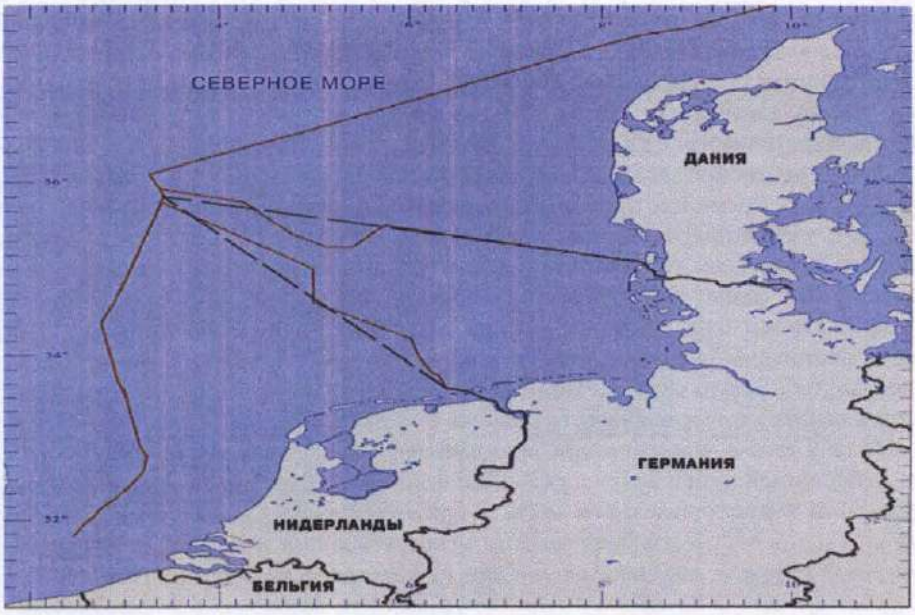


Рис. 3.11.5

[221] См. п. 3 Представления Германии Международному Суду.



Красным показаны линии, согласованные с государствами в качестве делимитационных. Черными - линии секторов, предлагаемых Германией для делимитации.

Рис. 3.11.6

В своем решении [222] Суд усмотрел 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.

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 Суда границы заметно отличались от делимитационных линий, которые первоначально предлагались с применением метода эквидистанции. Высказывая свое особое суждение по настоящему 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[223]. Порядок, принятый судом, выглядел иначе: соглашение -особые обстоятельства - эквидистанция.

На приведенном примере мы видим, что поиск правомерного решения в разрешении диспута между ФРГ, Данией и Нидерландами сводился к признанию возобладания принципов равенства (справедливости) или равноудаления[224].

---

[222] Решение Международного Суда (11 судей «за», 6 «против», включая вице-президента Суда В. Коретского) состоялось 20 февраля 1969 г.

[223] Robert Kolb. Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. 2003, p. 59.

[224] Настоящее положение является предположением автора. Однако, оно основано на материалах работы комиссии по подготовке текста Конвенции. «Справедливость» или «равенство» следовало трансформирвать в нечто более геометрически определенное.

Оставляя за скобками дискуссионность решения 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, могущего быть использованным в качестве обязательного, Суд не определил. Оставляя в качестве такового «договорной метод», 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, могущих быть применимыми в картографии, т.е. определением базы отсчета (исходных линий) и применения соответствующего способа построения внешнего предела континентального шельфа. Если не «равноудаленность», то какая-то иная математически определенная пропорциональность должна лежать в основе картографического рисунка ?

На наш взгляд, классическим применением метода равноудаления в построении дилимитационной линии является **Соглашение между Испанией и Францией о разграничении территориального моря и прилежащих зон в Бискайском заливе** от 29 января 1974 г.[225]. Установив прямые исходные линии и определив точку выхода сухопутной границы, государства пришли к геометрически легко разрешаемой ситуации.

В соответствии со Статьей 2 указанного Соглашения, линия делимитации состоит из двух геодезических линий. Одна сопровождает меридиан, проходящий через точку M (рис. 3.11.7) в центре линии AD. Затем линия разграничения направлена на север из точки M в точку P, расположенную от нее в 6 милях. Вторая геодезическая линия следует вдоль арки большого круга, соединяя точки P и Q. Статья 3 Соглашения устанавливает, что отрезок MPQ разграничивает территориальные воды Испании и Франции[226]; отрезок PQ является дирекционным и для делимитации континентального шельфа обоих государств.

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 Статье 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)[227] и побережья Франции. Суду предлагалось осуществить делимитацию,

---

[225] 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.

[226] При подписании Соглашения, до увеличения Испанией ширины территориального моря до 12 морских миль, этот участок для Испании представлял отрезок MP.

[227] На английских картах эти острова называются Channel Islands, о-ва Джерсэй (англ. – Jersey), Гернсей (англ. – Guernsey), Олдерней (англ. – Alderney), Херм (англ. – Herm) и Сарк (англ. – Sark).

начиная от точки 30° западнее от Гринвича (точка A на рис. 3.11.8) и до точки N, совпадающей со 1000-метровой изобатой.

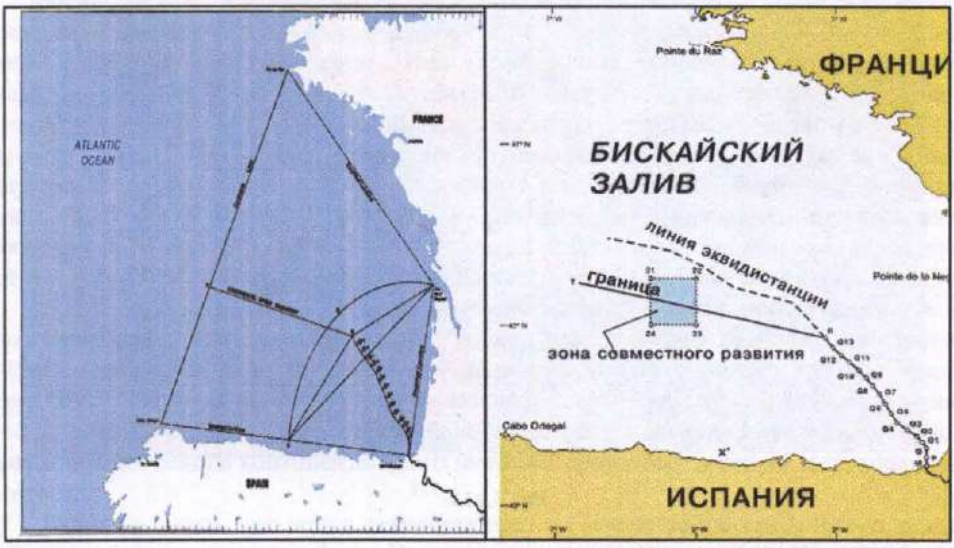


Рис. 3.11.7

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 Статьи 6 Женевской конвенции о континентальном шельфе 1958 г., 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.

С Британской точки зрения, Франция не представила, каких бы то ни было оснований, могущих быть отнесенных 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 – Рес-

публикой Ирландия и Францией, а значит, к ситуации применим принцип не равного, а пропорционального разграничения на всем протяжении спорного участка. Кроме

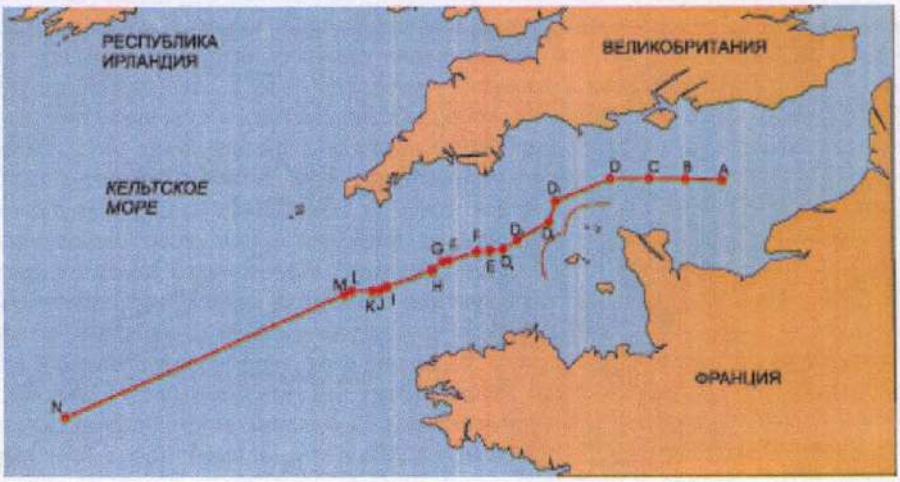


Рис.3.11.8 [228]

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 6-мильные анклавы 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. В западной части Суд также посчитал возможным применение срединной линии, несмотря на геометрический эффект от местоположения Нормандских островов, находящихся во владении Великобритании[229]. Противоречие в отношении скал Эддистоун Рокс (англ. – Eddystone Rocks)[230] 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 точ-

[228] Robert Kolb. Case law on equitable maritime delimitation. Martinus Nijhoff Publishers. 2003, p. 59.

[229] Суд посчитал правомерным не учитывать Нормандские острова в конструировании срединной линии, разграничивающей континентальный шельф между Францией и Великобританией. В пункте 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 морские мили, проведенных с Bailiwick острова Guernsey.

[230] Франция считала скалу «осыхающим при отливе возвышением» и непризнавала возможность ее использования в качестве базовой исходной точки. Великобритания считала скалу островом, всегда находящимся над уровнем моря.

ку отчета границ континентального шельфа, посчитав ее «особым обстоятельством»[231].

Суд посчитал 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 о. Мальта и о. 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.

В своем решении по данному делу от 24 февраля 1982 г. [232] 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 (англ. – Kerkennah).

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 Габесском заливе и находящейся примерно напротив населенного пункта Рас Эджадир и следующий далее по направлению 26° на северо-восток[233] до пересечения с широтой

---

[231] Суд указал на то обстоятельство, что Французское правительство уже признавало скалу в качестве базы отсчета в деле делимитации рыболовной границы с Великобританией (1964–1965 гг.) в рамках принятия Европейской Рыболовной Конвенции 1964 г.

[232] Суд проголосовал десятью голосами «за» и четырьмя голосами «против».

[233] 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.

34°10'30" N. Далее начинается второй сегмент, который продолжает эту линию под углом 52° (рис. 3.11.9).

Принимая свое решение, Суд исходил из следующих обстоятельств:

а) принципа делимитационного равенства (§ 36–107);

б) особых обстоятельств, характеризующих район (§ 36–44); и

в) положений новых тенденций в области морского права, определившихся на Третьей Конференции ООН по морскому праву (§ 45–50).

Рис. 3.11.9

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 районе Pelagian Block должна быть осуществлена на принципах равноудаления;

2) к «особым обстоятельствам» были отнесены следующие:

– в районе, подлежащим делимитации[234], 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.

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

[234] 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.

противолежащие. Кроме того, при более детальном изучении крупномасштабной карты региона возникает вопрос о причинах отказа от рассмотрения влияния на линию разграничения таких естественных образования как остров Джерба (англ. – Jerba), а также островков и осыхающих при отливе возвышений архипелага Керкенах (англ. – Kerkennah Archipelago).

В отношении делимитации морских пространств с Мальтой Ливия подписала 10 ноября 1986 г. Соглашение по применению Статьи 3 решения Международного Суда от 3 июля 1985 г. в отношении делимитации континентального шельфа указанных государств. В Статье 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 [235].

Статья 3 указанного Соглашения предусматривает, 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 (Статья 3) [236].

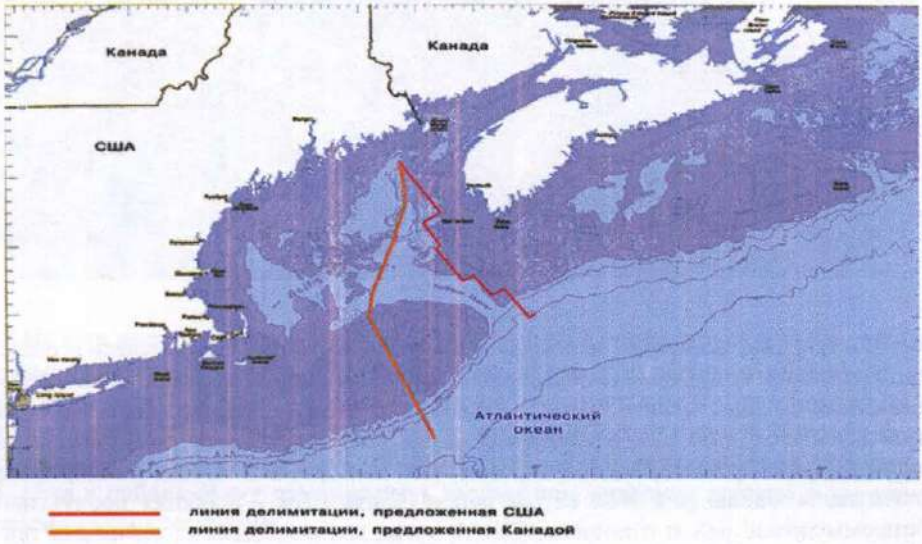


Рис. 3.11.10

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 рис. 3.11.10 [237].

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 так

---

[235] Координаты указаны по Карте с Адмиралтейским номером 176, шкала 1 1,100,000, печати 1969 г.

[236] International Maritime Boundary, Charney and Alexander, ed. Nijhoff, vol. II, p. 1649.

[237] Линия делимитации с точки зрения канадской стороны показана желтым цветом; американской – красным.

же «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. Наличие указанных секторов и сегментов просматривается на рис. 3.11.11.

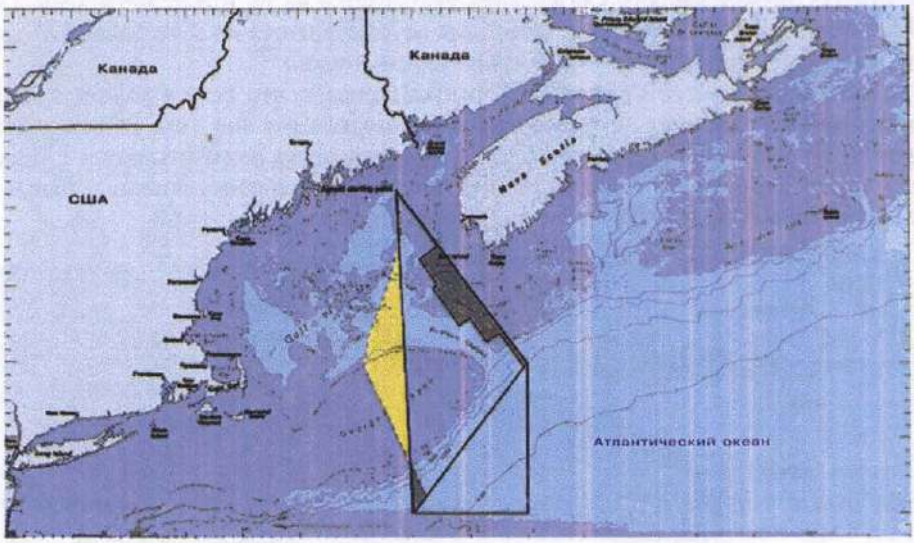


Рис. 3.11.11

Вместе с тем, поскольку истинная причина разногласий заключалась в попытке каждой из сторон получить в свое распоряжение больший рыбопромысловый район[238], 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 район George Bank – наиболее продуктивный рыбопромысловый район отходил к США); тогда как канадская сторона, для тех же целей, пыталась максимально использовать географическое «нависание» над входом в залив Мэйн полуострова Нова Скотия.

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 решение Суда представлено на рис. 3.11.12.

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 учета или не учета 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

[238] Залив Мэйн – один из богатейших рыбопромысловых районов в мире.

двух стран после применения принципа «пропорциональности» сыграла явно в пользу США и к Канаде отошел лишь небольшой северо-восточный участок Georges Bank.

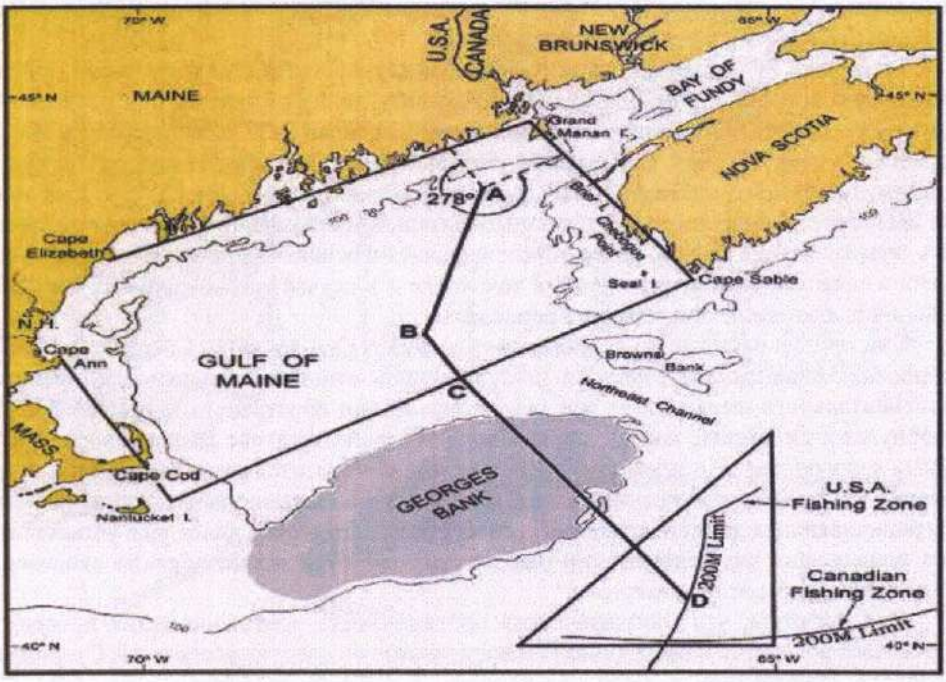


Рис. 3.11.12

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 исключительной экономической зоны будет приемлема только до тех пор, пока в районе будут доминировать в основном интересы доступа и управления биологическими ресурсами.

Рассматривая практику делимитации континентального шельфа между прибрежными государствами, нельзя обойти вниманием довольно известный **спор между Грецией и Турцией о делимитации континентального шельфа в Эгейском море.** 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[239] возник в связи с объявлением Данией 200-мильной рыболовной зоны вокруг Гренландии.

16 августа 1988 г. Дания 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, подписанного 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. Суд посчитал Соглашение между Сторонами, подписанное 8 декабря 1965, 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 пропорциональности, 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 которой был применен свой критерий пропорциональности, а отрезки DL–LK-KA образовались как линия эквидистанции с учетом двухсотмильной исключительной экономической (рыболовной) зоны Исландии (см. рис. 3.11.13).

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 в 18 декабря 1995 г. в Осло Соглашение 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.

[239] Остров был назван в честь датчанина Jan Mayen, который его открыл в 1614 г.

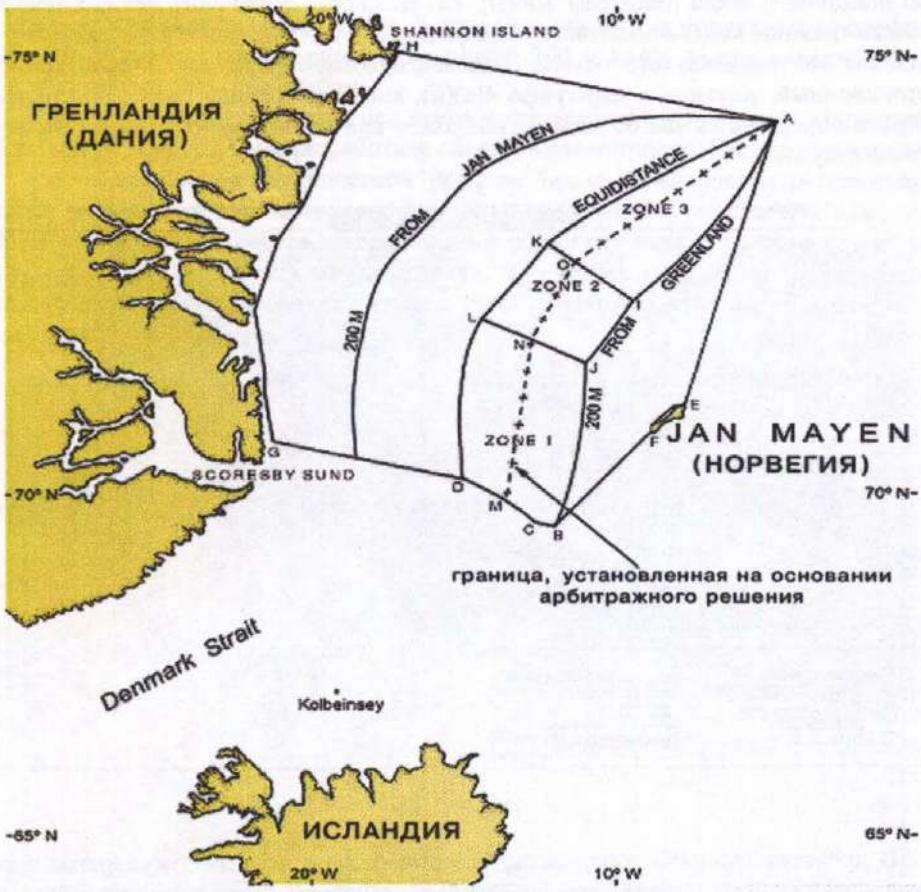


Рис. 3.11.13

В том, что касается разграничения пространств континентального шельфа в части возможности притязаний прибрежного государства на пространства шельфа за пределами 200 морских миль, следует признать о возникновении новой категории ***противоречий между государством, претендующим на подобные пространства, и Комиссией по границам континентального шельфа***, учрежденной в соответствии со Статьей 76 и Приложением II Конвенции.

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 части Тихого океана.

Методология, реализованная для построения внешней границы континентального шельфа России в Арктическом бассейне в контексте Статьи 76 КМП-82, была представлена Министром природных ресурсов РФ в ходе презентации представления, сделанного Комиссии Российской Федерацией, от 28 марта 2002 г. [240].

Как известно, Статьей 76 предусмотрены два критерия (формулы) построения внешней границы подводной окраины материка: первый критерий связан с мощно-

[240] Среди материалов МИД РФ были приложены карты, изображения которых представлены на рис. 3.11.14 и 3.11.15.

стью осадочного чехла [параграф 4(a)(i)], т.е. мощность осадочного чехла в пределах внешней границы континентального шельфа должна быть не менее 1 % расстояния от подножия континентального склона (седиментационная формула). Второй критерий дистанционный, изложен в параграфе 4(a)(ii), внешняя граница подводной окраины материка определяется как 60 миль от подножия континентального склона (дистанционная формула).

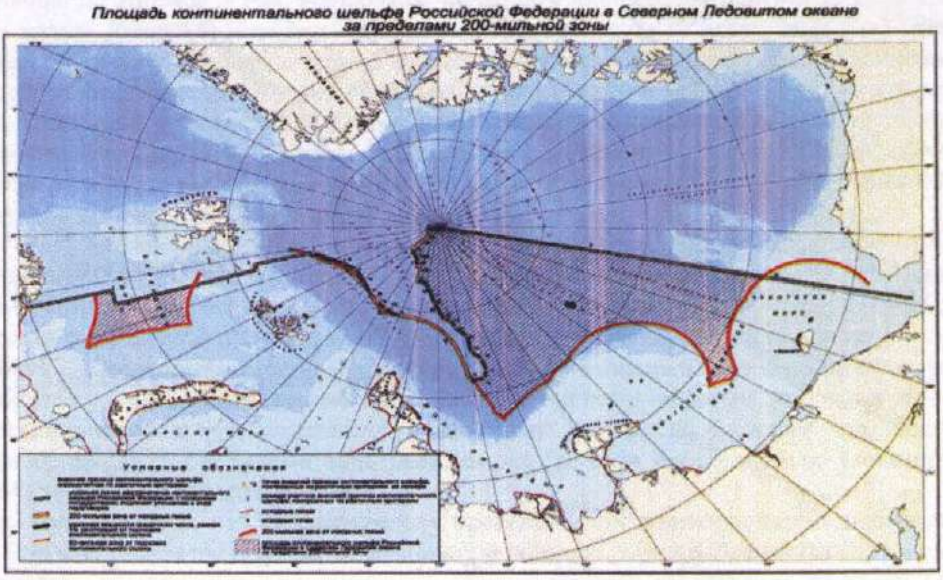


Рис. 3.11.14

В представлении РФ говорилось, что прибрежное морское государство вправе использовать установленную Статьей 76 КМП-82 [241] комбинацию ограничительных и формульных линий построения, которые максимальным образом способствуют увеличению ее континентального шельфа [242].

По результатам гидрографических исследований России, была составлена батиметрическая карта арктического бассейна масштаба 1:5000 000 сечением рельефа 200 м. Результаты исследований и картирования рельефа позволили установить положение базовых критериев Статьи 76 Конвенции: изобаты 2500 м на континентальной окраине

[241] Статьей 76 (параграф 5) предусмотрены ограничения при определении положения внешней границы континентального шельфа: 350 миль от исходных линий и b) 100 миль от изобаты 2500 м.

[242] В качестве исходных материалов для построения подножья континентального склона и изобаты 2500 м использовались результаты батиметрических и сейсмогидрографических исследований, выполненных российскими экспедициями в период 1960–1990 гг. За этот период практически вся акватория бассейна была покрыта высокоточным систематическим промером глубин при плотности измерений 5–15 км. Эхолотом было измерено 21 120 глубин путем сейсмозондирования 17 426 глубин. Промер с подводных лодок составил 90 716 линейных км. Точность измерения глубин не превышала 0,5% измеренной глубины, поправка к измеренным глубинам за скорость звука в воде вводилась по результатам наблюдений на гидрологических станциях, которые выполнялись в точках измерения глубин, а также по таблицам для исправления глубин измеренных эхолотом. В зависимости от программы исследований, выполнялись многосуточные и многоразовые гидрологические станции (CLCS/31, с. 1–3).

и подножия континентального склона. В пределах каждого компилятивного профиля в полосе 40–50 км были проведены изобаты через 200 м, которые при пересечении профиля показывают значение глубин.

Для определения положения подножия континентального склона, в соответствии со Статьей 76 КМП-82 была разработана специальная методика. Суть ее заключалась в том, что на каждом батиметрическом профиле после серии процедур сглаживания рельефа определялся ряд экстремальных значений градиента уклона дна, максимальный из которых определялся как положение подножия склона на данном профиле. Учитывая среднюю точность исходных батиметрических данных, принятых к вычислению (порядка 600 м), средняя точность точек подножия континентального склона была близка к этой величине.

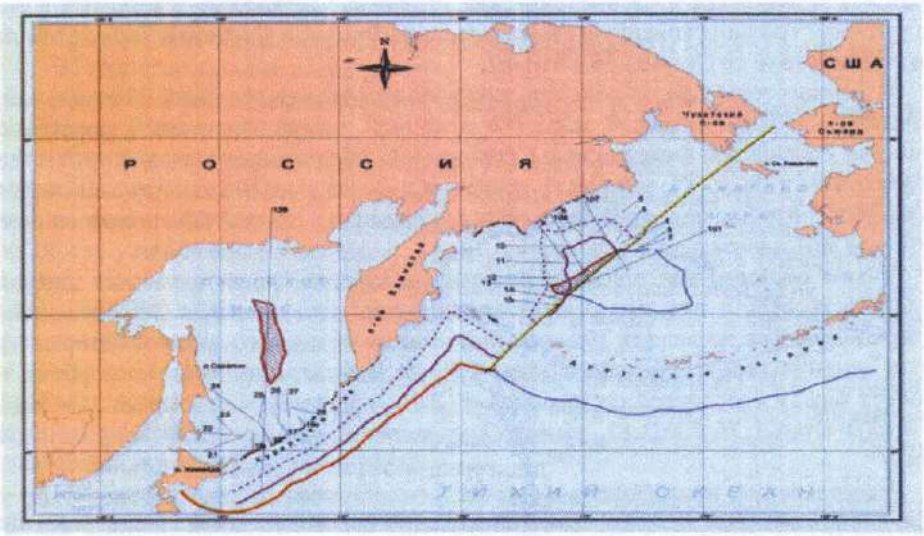


Рис. 3.11.15

Положение подножия континентального склона в плане было представлено Комиссии на карте Северного Ледовитого океана в соответствии с вышеупомянутой схемой типизации земной коры Арктического бассейна. Полученное таким образом положение подножия использовалось для построения внешней границы подводной окраины материка по дистанционной формуле (60 миль от подножия континентального склона) в соответствии с параграфом 4(a)(ii) Статьи 76 Конвенции.

Для построения внешней границы подводной окраины материка по седиментационной формуле использовалась система компилятивных сейсмических профилей[243]. На них показано положение точек внешней границы подводной окраины материка, вычисленное по критерию мощности осадков (1-процентное отстояние от подножия континентального склона). Положение внешней границы подводной окраины материка с использованием критерия мощности осадочного чехла на всех других профилях определялось аналогичным способом. Кроме того, на картах Северного Ледовитого океана были показаны плановые положения:

1) внешней границы подводной окраины материка;

[243] Седиментация – осадконакопление – образование всех видов отложений на поверхности Земли, морского дна при переходе осаждаемого вещества из подвижного, взвешенного или растворенного состояния в неподвижный осадок (Естествознание. Энциклопедический словарь. М., 2002, с. 279).

2) исключительной экономической зоны Российской Федерации (для построения исходных линий использовался перечень координат исходных точек Российской Федерации в Арктике, утвержденный правительством СССР в 1985 г.);

3) первой ограничительной линии 350-мильной зоны от исходных линий России (которое вычислялось путем решения прямой геодезической задачи);

4) изобаты 2500 м, координаты точек которой вычислялись по системе компилятивных батиметрических профилей методом линейной интерполяции глубин океана;

5) второй ограничительной линии – 100 миль от 2500-метровой изобаты, которое вычислялось путем решения прямой геодезической задачи.

Как следует из доклада, внешняя граница континентального шельфа России не выходит за пределы первого ограничителя в Евразийском бассейне и второго ограничителя в Американо-азиатском бассейне. По мнению России все вышеприведенные геолого-геофизические и батиметрические материалы позволили определить положение внешней границы континентального шельфа России в Северном Ледовитом океане в соответствии со Статьей 76 КМП-82.

В Беринговом море, на участке, заключенном между границей 200-мильной исключительной экономической зоны РФ и линией, разграничивающей морские пространства Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки, в соответствии с Соглашением 1990 г. [244], мощность осадочного чехла повсеместно (даже в пределах локальных сводовых поднятий фундамента) превышает 1% кратчайшего расстояния от подножия континентального склона.

Таким образом, как полагала российская сторона, представленные материалы свидетельствовали о том, что участок континентального шельфа в Беринговом море, расположенный за пределами 200-мильной зоны от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря РФ, до линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и США, в полном соответствии с положением 4(a)(i) Статьи 76 КМП-82, может быть включен в российский континентальны шельф.

Исследования, проведенные в Охотском море, показали, что участок Охотского моря, расположенный за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны РФ, представляет собой погруженный на глубину порядка 1 км географический шельф с земной корой континентального типа с мощностью верхней коры 15–18 км, располагающийся выше верхней бровки континентального склона [245], что также свидетельствует о том, что этот участок является географическим и геологическим континентальным шельфом и подводным продолжением континентального массива России в Охотском море.

Указанные обстоятельства позволили констатировать, что внешняя граница континентального шельфа Российской Федерации в Тихом океане может быть установлена на расстоянии 200 миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина российского территориального моря, к югу и востоку от Курильских и Алеутских островов. В Беринговом море она совпадает с линией разграничения морских пространств между Российской Федерацией и США.

Заявка РФ вызвала в основном негативную реакцию ряда стран, которые, однако (за исключением США), ссылались на политические и иные мотивы. Так, нота Норвегии в основном касалась неразрешенности проблемы разграничения морских пространств в Баренцевом море между Норвегией и Российской Федерацией, что само по

[244] Имеется в виду Соглашение между СССР и США от 1 июня 1990 г.
[245] CLCS/31, с. 5–6.

себе никак не влияло на российские амбиции в отношении внешнего предела континентального шельфа. Ноты Дании и Канады не содержали каких-либо заявлений о наличии споров по разграничению морских пространств или других территориальных споров и, следовательно, также не являлись препятствием для рассмотрения заявки РФ. Нота Японии была связана с территориальными спорами в отношении ряда островов Курильской Гряды, однако эта проблема не касается положений российской заявки в отношении континентального шельфа в Охотском море за пределами 200-мильной зоны. Острова, о которых идет речь в ноте Японии, не использовались как исходные точки для обозначения 200-мильной зоны [246].

Если минимизировать претензии США к российской заявке, то можно выделить *четыре основных аспекта*:

1) точность установления исходных линий;

2) отсутствие общепризнанной карты с контуром 2500 м изобаты в Арктике;

3) территориальные споры;

4) признания объективности представленной Россией научной информации в поддержку российской заявки.

В своей ноте, направленной в МИД РФ в декабре 2001 г. (MFA № 120), Государственный департамент США рекомендовал России отозвать свою заявку, и одной из причин, по мнению США, являлась неправомерность установления исходных линий. Корректность установления указанных линий уже рассматривалась в предыдущих главах, однако, даже несмотря на спорность отдельных участков российских (точнее советских) ПИЛ, это обстоятельство не может отрицать право РФ на заявленные пространства континентального шельфа.

Что касается общепризнанной карты с указанием изобаты в 2500 м, применительно к районам Арктики, то ее просто не существует, а формальный отказ в признании аккуратности российских промеров не устраняет погрешности и неточности морских карт, издаваемых, в том числе, в интересах навигации[247].

Наиболее сложный узел разногласий касается правомерности отнесения поднятий Ломоносова, Менделеева и Альфа к продолжению материковой окраины. Американская сторона отрицает их шельфовую природу, в то время как Россия настаивает на обратном.

Не вдаваясь в геологические подробности российской доказательной базы, обратим внимание на то обстоятельство, что пространства континентального шельфа, примыкающие к российскому арктическому побережью, можно отнести к наиболее изученным районами морского дна. Средние расстояния между точками измерений в глубоководном бассейне колеблются от 20 до 30 км. За последние десятилетия акватория российского сектора Арктики была покрыта аэромагнитными съемками различного масштаба с высокой точностью, в том числе в рамках международных проектов. Российские гравиметрические данные в Северном Ледовитом океане систематически обобщались, начиная с 1963 г. в процессе авиадесантных, набортных морских гравиметрических съемок с кораблей и подводных лодок[248].

---

[246] CLCS/31, c. 7.

[247] Исходная гравиметрическая информация (около 62 500 точек измерений со льда и более 200 000 пог. км набортных морских наблюдений) обобщена на листах Государственной гравиметрической кары аномалий поля силы тяжести СССР масштаба 1:1000 000, а также в виде сводных карт Арктики, Арктического шельфа СССР и отдельных регионов, представленных в более мелких масштабах – от 1:2500 000 до 1:6000 000.

[248] David Monahan. Achievable uncertainties in the depiction of the 2500m contour and their possible impact on continental shelf delimitation. Proceedings of the international conference on technical aspects of maritime boundary delineation and delimitation (including UNCLOS Article 76 Issues) International Hydrographic Bureau. Monaco. 8-9 September 1999, pp. 261.

Дополнительные аргументы в пользу выводов о континентальной природе земной коры поднятия Менделеева были получены в результате геологических исследований в экспедиции «Трансарктика-2000» и «Арктика-2005».

Таким образом, российская позиция основана на множестве научных исследований и результаты интерпретации комплексных геолого-геофизических данных позволяют вполне обоснованно отнести геоструктуры Амеразийского бассейна (поднятие Ломоносова и поднятия Менделеева и Альфа) к компонентам материковой окраины.

27 июня 2002 г. после изучения представленных Россией материалов Комиссия утвердила рекомендации, которые, по сути, сводились к необходимости ревизии основных положений заявки, а на своей 12 сессии, проходившей 28 апреля – 2 мая 2003 г. заявка России была отвергнута[249].

Возможно, судьба заявок других претендентов[250] окажется более счастливой, однако, вряд ли сегодня найдется другая страна, способная силами многочисленных полярных экспедиций, атомного военного подводного флота и полярной авиации на протяжении более 40 лет регулярно собирать научные данные, могущие быть использованными в рамках требований КМП-82.

Нам представляется, что решение Комиссии было продиктовано более прагматическими причинами. Решение в пользу российской заявки распространило бы российскую юрисдикцию не только на значительные пространства континентального шельфа, а также на значительные запасы минеральных ресурсов. По различным оценкам, только запасов нефти в прилегающих районах морского дна оценивается в 113 млрд. т. и уже сегодня Россия потенциально готова эксплуатировать 32 нефтегазовых месторождения, 10 уже находятся в промышленной разработке[251].

3.12. Открытое море

Под открытым морем следует понимать части моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага [14, Статья 86].

Положения международного права, характеризующие правовой режим открытого моря, объединены в Части 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 настоящей Конвенции, и другими нормами международного

---

[249] Commission on Limits of Continental Shelf. Headquarters, Press Release SEA/1767, 28 April – 2 May. http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm

[250] Считается, что более 30 стран готовы сделать попытку представить соответствующие заявки в комиссию Commission on Limits of Continental Shelf. Headquarters, Press Release SEA/1767, 28 April – 2 May. http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/commission_submissions.htm

[251] РИА «Новости». «Opec.Ru», 14:27 29.04.02.

права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

а) свободу судоходства;

б) свободу полетов;

в) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы;

г) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом;

д) свободу рыболовства;

е) свободу 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 [14, Статья 87].

На основании Статьи 58 КМП-82 свободы открытого моря и другие соответствующие нормы международного права применяются к исключительной экономической зоне, 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, независимо от того, 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 может плавать под флагом:

– только одного государства и подчиняется его исключительной юрисдикции в открытом море;

– Организации Объединенных Наций, ее специализированных учреждений;

– Международного агентства по атомной энергии [14, Статья 93].

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 осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом [252].

Кроме того, государство флага обязано: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;

---

[252] КМП-82 различает несколько видов судов: коммерческих и государственных, занятых на некоммерческой службе, военных кораблей подводных лодок и подводных транспортных средств и др., правовой статус которых будет рассмотрен в главе IV.

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 наличию 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) с применимыми международными правилами 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. По получении такого сообщения государство флага обязано расследовать этот вопрос и, когда это уместно, принять меры, требуемые для исправления положения.

Каждое государство должно организует 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 другое государство сотрудничают в проводимом этим другим государством любом 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[253].

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 [254].

3.12.3. Противоправные действия в открытом море

К противоправным действиям в открытом море относятся:

1) перевозка рабов [255];

2) пиратство[256];

3) незаконная торговля наркотиками или психотропными веществами [257];

4) несанкционированное вещание из открытого моря [258];

5) разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода [259].

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.

Под ***пиратством*** понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый в личных целях экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

а) Против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту, совершенный в открытом море;

б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

в) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или

---

[253] Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага (Статья 97 КМП-82).

[254] Статья 98 КМП-82.

[255] Статья 99 КМП-82.

[256] Статьи 100-1-7 КМП-82.

[257] Статья 108 КМП-82.

[258] Статья 109 КМП-82.

[259] Статьи 113–115 КМП-82.

летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

г) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпункте «а» или «б».

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 считается 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 [14, Статья 104.]

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 [14, Статья 105]. 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 [14, Статья 106].

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 [14, Статья 107].

Статья 108 КМП относит к противоправной деятельности в открытом море и незаконную торговлю наркотиками или психотропными веществами, обязывая государства сотрудничать в пресечении этих действий, осуществляемых судами в открытом море.

В отличие от пиратства, КМП-82 не наделяет военные корабли или летательные аппараты правом на захват объектов, с которых осуществляется такая незаконная торговля, однако, в силу пункта 2 указанной Статьи любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли.

Под несанкционированным вещанием КМП-82 понимает 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.

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.

КМП-82 содержит требование к государствам принимать необходимые законы и правила, предусматривающие, отнесение к наказуемым деяниям действия по разрыву или повреждению подводного кабеля (или высоковольтного кабеля) или трубопровода, совершенные в открытом море каким-либо судном, плавающим под его флагом (или каким-либо лицом под его юрисдикцией) намеренно или в силу преступной небрежности. [260].

Государство также обязано принять необходимые законы и правила, в соответствии с которыми:

а) находящиеся под его юрисдикцией лица, которым принадлежит подводный кабель или трубопровод в открытом море, и которые причиняют при прокладке или ремонте этого кабеля или трубопровода разрыв или повреждение другого кабеля или трубопровода, должны нести расходы по ремонту[261];

б) владельцы судов, которые могут доказать, что они пожертвовали якорем, сетью или какой-либо другой рыболовной снастью во избежание повреждения подводного кабеля или трубопровода, могли получить возмещение от владельца этого кабеля или трубопровода при том условии, что ими предварительно были приняты все разумные меры предосторожности[262].

Пресечение противоправных действий в открытом море отнесено к компетенции военных кораблей, военных летательных аппаратов, других, должным образом, уполномоченным судам или летательным аппаратам, имеющим четкие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе[263].

Указанные суда, с целью пресечения противоправных действий, имеют право:

– на осмотр;

– проверку права судна на его флаг;

– преследование судна-нарушителя по горячим следам;

– остановку судна и его задержание.

Судно может быть подвергнуто осмотру, если есть разумные основания подозревать, что оно совершило перечисленные выше противоправные действия после требования остановки, переданное звуковыми или сигналами зрительной связи, с дистан-

---

[260] Приведенные положения также относятся к действиям, которые рассчитаны на то, чтобы привести к таким разрывам или повреждениям или могут привести к ним. Однако оно не относится к разрывам или повреждениям, причиняемым лицами, действующими исключительно с правомерной целью спасения своей жизни или своих судов, после принятия всех мер предосторожности для избежания таких разрывов или повреждений (см. Статью 113 КМП-82).

[261] Статья 114 КМП-82.

[262] Статья 115 КМП-82.

[263] Данное правило не распространяется на суда, обладающие, в силу международного права, полным иммунитетом.

ции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал, а также средствами электросвязи, переданными в порядке, предусмотренном МСС-65.

С целью проверки судна на флаг командир военного корабля (капитан управомоченного судна) может послать к подозреваемому судну плавсредство (катер или шлюпку) под командой офицера. Если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейший досмотр на борту этого судна со всей возможной осмотрительностью. Если подозрения оказываются необоснованными и при условии, что осмотренное судно не совершило никаких действий, которые оправдывали бы эти подозрения, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

Преследование по горячим следам иностранного судна может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства. При этом процесс преследования должен соответствовать установленным в КМП-82 правилам, а именно:

1) преследование должно начаться [264] тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах (в архипелажных водах, в территориальном море или в прилежащей зоне [265] преследующего государства) [266];

2) преследование может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается;

3) преследования по горячим следам прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или в территориальное море какого-либо третьего государства.

Летательный аппарат, осуществляющий преследование, так же как и уполномоченные на то морские суда, может начать преследование при наличии достаточных оснований считать преследуемый объект нарушителем, с учетом сделанных выше изъятий и с аналогичными требованиями к месту, процедуре начала и району окончания преследования. Летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или какой-либо другой летательный аппарат прибрежного государства не прибудет на место, чтобы продолжать преследование, если только летательный аппарат не может сам задержать судно. Чтобы оправдать задержание судна вне территориального моря, недостаточно того, чтобы оно было просто замечено летательным аппаратом как совершившее нарушение, - на судно-нарушитель должен быть передан приказ об остановке и, если он не выполнен, организовано непрерывное преследование.

Нельзя потребовать освобождения судна, задержанного в пределах юрисдикции какого-либо государства и отконвоированного в порт этого государства с целью проведения расследования компетентными властями, лишь на том основании, что судно в ходе своего следования конвоировалось через какую-либо часть исключительной эко-

---

[264] [235] Преследование по горячим следам считается начатым только при условии, если преследующее судно удостоверилось при помощи находящихся в его распоряжении и практически применимых средств, что преследуемое судно или одна из его шлюпок, или другие плавучие средства, которые действуют совместно и используют преследуемое судно в качестве судна-базы, находятся в пределах территориального моря или, в зависимости от случая, в прилежащей зоне, или в исключительной экономической зоне, или над континентальным шельфом.

[265] Если иностранное судно находится в прилежащей зоне, преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых установлена эта зона.

[266] Не требуется, чтобы в то время, когда иностранное судно, плавающее в территориальном море или прилежащей зоне, получает приказ остановиться, судно, отдающее этот приказ, также находилось в пределах территориального моря или прилежащей зоны.

номической зоны или открытого моря, когда обстоятельства сделали это необходимым.

Право преследования по горячим следам применяется к нарушителям не только в открытом море, но и в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок на континентальном шельфе, законов и правил прибрежного государства, применимых в соответствии с нормами КМП-82.

Если судно было остановлено или задержано вне территориального моря в условиях, которые не оправдывают осуществления права преследования по горячим следам, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

3.13. Замкнутые и полузамкнутые моря

В соответствии с Частью 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 [14, Статья 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 [14, Статья 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 70-х годов причерноморские страны (тогда их было четыре: СССР, Румыния, Болгария и Турция) установили своими национальными законами внутренние воды, территориальное море и прилегающие. В 1968 г. в соответствии с Конвенцией о континентальном шельфе 1958 г. Верховный Совет СССР издал указа 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 (табл. 3.13.1) имеют ширину территориального моря в 12 миль и исключительную зону в 200 миль.

Взаимоотношения между Украиной и Россией по вопросам сотрудничества в делимитации и иных вопросов в бассейне Азовского моря едва ли можно признать соответствующими требованиям КМП-82.

Как известно, Декларация о государственном суверенитете Украины провозгласила территориальное верховенство Украины на всей ее территории, в том числе во внутренних и территориальных водах. Основные положения данной декларации нашли свое закрепление в законе «О государственной границе Украины» от 4 ноября 1992 г.

Таблица 3.13.1 [267]

Страна	Ширина ТМ, мили	Ширина ИЭЗ, мили	Ратификация КМП-82	Делимитация сопредельных и противолежащих пространств
Болгария	12 (Декрет 514 от 10.10.51)	200 (Постановление «Об океанских пространствах Болгарии» от 7.08.87)	15 мая 1996	Договор с Турцией от 12.04.97
Грузия				Договор с Турцией от 7.14.97
Россия	12 (Закон от 1.04.93)		12 марта 1997	
Румыния	12 (Закон о внутренних водах, территориальном море и КШ от 8.07.90)	200 (Декрет 142 от 25.04.86)	17 декабря 1996	
Турция	12 (Закон 2674 и Декрет 8/4742 от 20.05.82)			Договора с Грузией и Болгарией
Украина	12 (Заявление о государственной границе от 11.04.91)	200 (Закон об ИЭЗ от 16.5.95)	26 июля 1999	Нота правительству Турции о признании правопреемственности советской границы ИЭЗ и КШ от 30.05.94

16 мая 1995 г. Верховный Совет Украины принял постановление о порядке введения в действие Закона Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины», которым этот закон был введен в действие с 1 сентября 1995 г. Ширина исключительной (морской) экономической зоны Украины составляет до 200 морских миль, отсчитанных от тех самых исходных линий, что и территориальное море Украины. Кроме того, Украина:

– осуществляя свои права и выполняя свои обязательства в исключительной (морской) экономической зоне, надлежащим образом учитывает права и обязательства других государств;

– с целью обеспечения своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управления ими в своей исключительной (морской) экономической зоне принимает меры (включая осмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство) по обеспечению соблюдения своего законодательства;

– в своей исключительной (морской) экономической зоне имеет исключительное право создавать, а также разрешать и регулировать возведение, эксплуатацию и использование искусственных островов, установок и сооружений для морских научных исследований, разведки и разработки природных ресурсов, а также других экономических целей.

В случае если существуют достаточные основания считать, что судно, осуществляющее плавание в исключительной (морской) экономической зоне Украины, нарушило требования законодательства Украины или международного права по предотвращению загрязнения морской среды, специально уполномоченные органы Украины имеют право требовать от этого судна информацию, необходимую для того, чтобы установить, было ли совершено нарушение, и провести при определенных условиях осмотр этого судна. В отношении такого судна может быть начато рассмотрение, включая задержание судна. Против судов, нарушающих законодательство Украины о ее исключительной (морской) экономической зоне, в ответ на применение ими силы, а

[267] По материалам: Limits in the Sea # 36 US Department of State/ Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs. May 25, 2000.

также в других исключительных случаях применяются обусловленные обстоятельствами меры, необходимые для пресечения нарушения и задержания преступников, в порядке, установленном Кабинетом министров Украины. Граждане Украины, иностранные граждане и лица без гражданства за нарушение законодательства об исключительной (морской) экономической зоне Украины несут дисциплинарную, гражданско-правовую, административную ответственность, установленную законодательными актами Украины.

В 1983 г. в соответствии с Законом СССР «О государственной границе СССР» были установлены территориальные воды Советского Союза шириной в 12 миль, отсчитываемые в Черном море от прямых исходных линий, соединяющих соответствующие точки побережья. 1 апреля 1993 г. РФ был принят закон «О государственной границе РФ», который также установил 12-мильный предел распространения территориальных вод.

Законодательство Украины и России предопределило необходимость делимитации на основании соглашения и, в первую очередь, в районе Керченского пролива как наиболее острого спорного района. В силу положений Статьи V Заключительного акта Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, оба государства обязаны прибегнуть к процедуре мирного разрешения указанного спора и в короткий срок прийти к справедливому решению, основанному на международном праве.

В соответствии с нормами международного права, за исходную точку для разграничения территориального моря по методу срединной линии между Россией и Украиной следует рассматривать точку, расположенную на линии, соединяющей входные в Керченский пролив мысы Кыз-Аул (Крым) и Железный Рог (Россия). Украинская сторона настаивает на том, чтобы исходная точка располагалась на середине соединительной линии, а российская сторона – на пересекающей эту линию оси системы разделения движения судов, проходящей вблизи от крымского побережья.

В 1998 г. сторонами была достигнута договоренность о том, что Азовское море – это внутреннее море Украины и России, оно должно находиться в общем пользовании, поэтому контроль и управление за навигацией должны осуществляться совместными усилиями. Однако этим договоренности не трансформировались в нормы соглашения, хотя формально обе стороны предприняли все необходимые дипломатические демарши [268], в большей части заведомо обреченные на провал ввиду отсутствия у сторон политической воли достигнуть согласия, облеченного в форму международного договора, или выполнять уже взятые обязательства.

Если абстрагироваться от известных позиций Сторон и известных на момент настоящей публикации результатов более поздних переговоров, то можно констатировать, что Украина и Россия, руководствуясь положениями КМП-82, могут признать наличие в Азовском море, как территориальных вод, так и исключительных экономических зон, или же вполне допустим и иной вариант, когда оба государства, исходя из исторической практики СССР, сохранят в Азовском море режим внутренних вод с совместным использованием его пространств и морского дна, тем более что международная практика знает подобные примеры [269].

---

[268] Еще в 1999 г. российским правительством принималось решение по созданию переговорной группы по вопросам правового статуса Азовского моря и Керченского пролива.

[269] Например, Швеция и Финляндия установили исключительную юрисдикцию над морскими пространствами Ботнического залива; решением Международного суда ООН в 1949 г. залив Фонсека был признан историческим заливом, обладающим характерными признаками закрытого моря, и все три государства (Гондурас, Никарагуа, Сальвадор) по решению суда могут совместно владеть водами этого залива.

Не является однозначным и вопрос применимости срединной линии для делимитации пространств Азовского моря. Хотя КМП-82 и признает разграничение территориального моря между государствами с противолежащими или смежными побережьями по принципу срединной линии, в Статье 15 говорится, что при отсутствии соглашения об ином ни одно государство не вправе распространять свое территориальное море за срединную линию, и это положение не применяется, если только в силу исторически сложившихся правовых оснований (или иных особых обстоятельств) необходимо разграничить территориальное море иным образом.

Как уже отмечалось выше, Международный суд в Гааге еще в 1969 г. в деле о Северном море признал, что метод равноудаленности не является единственным в международном морском праве. Аналогично этому отступление от метода равноудаленности вновь было предпринято в деле Туниса-Ливии в 1982 г., а также при рассмотрении спора между США и Канадой о делимитации пространств залива Мэн в 1984 г.[270].

На самом деле, как уже отмечалось выше, проблема определения статуса Азовского моря неразрывна с решением вопроса о правовом режиме Керченского пролива. Обострение отношений между двумя государствами в конце 2003 г. по поводу принадлежности косы Тузла – это не только вопрос делимитационных разногласий, но и вопрос возможности эксплуатации КЕК и его обходных фарватеров[271], поскольку закрепление за Украиной территориального титула на пространства, называемые косой Тузла, лишит Россию пусть и мелководного, но самостоятельного прохода между Черным и Азовским морями [272].

24 декабря 2003 г. в Керчи был подписан Договор между РФ и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива[273]. Указанный договор предполагает совместное использование двумя странами Керченского пролива и определяет Азовское море как внутренние воды Украины и России. В соответствии со Статьей 2 Договора, торговые суда и военные корабли, а также другие государственные суда под флагом Российской Федерации или Украины, эксплуатируемые не в коммерческих целях, пользуются в Азовском море и Керченском проливе свободой судоходства. Торговые суда под флагами третьих государств могут заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются в российский или украинский порт или возвращаются из него. Военные корабли и другие государственные суда третьих государств, эксплуатируемые не в коммерческих целях, могут

---

[270] В некоторых источниках мы можем найти статистику, что примерно из 130 соглашений между государствами по разграничению морских пространств лишь в 40% случаев в той или иной мере использовался метод срединной линии.

[271] Фарватеров № 50 и 52.

[272] Украинская сторона, ссылаясь на административно-территориальное деление бывшего СССР (нота МИД Украины от 16.11.99), настаивает на том, что украинско-российская граница в Керченском проливе существовала еще во времена СССР, и в одностороннем порядке определяет косу Тузла, как свою территорию. В ноте от 28.12.99 МИД России выразил несогласие с подобным трактованием прошлого административно-территориального деления, указав на то, что такое деление вводилось и менялось сугубо в административных и хозяйственных целях в рамках одного государства. Морская территория вообще оставалась в общем пользовании бывших советских республик, даже в случае обозначения на отдельных картах тех или иных линий, показывающих административную принадлежность прилегающих частей суши. Далее подчеркивалось, что после распада СССР все вопросы, относящиеся к правовому статусу Керченского пролива и режиму его использования, могут быть решены только в результате переговоров между Российской Федерации и Украиной, как двумя суверенными государствами, ставшими правопреемниками СССР.

[273] Договор подлежит ратификации и вступает в силу с даты обмена ратификационными грамотами сторон.

заходить в Азовское море и проходить через Керченский пролив, если они направляются с визитом или деловым заходом в порт одной из сторон по ее приглашению или разрешению, согласованному с другой стороной [274].

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 спасения в Азовском море и Керченском проливе, обеспечиваются как реализация имеющихся соглашений, так и заключением в соответствующих случаях новых договоренностей [275].

Споры между сторонами, связанные с толкованием и применением указанного Договора, должны разрешаться путем консультаций и переговоров, а также другими мирными средствами по выбору сторон.

Многие средства массовой информации объявили данное событие окончанием 12-летнего спора по статусу и делимитации Азовского бассейна. Вместе с тем, то обстоятельство, что, как отмечается в Договоре, Азовское море и акватория Керченского пролива подлежат разграничению линией государственной границы, в соответствии с будущим Соглашением между сторонами не позволяет считать упомянутый выше Договор окончательным решением российско-украинских противоречий по данному вопросу.

Каспий

История установления территориального титула на Каспийское море уходит вглубь тысячелетий. Хвалынское море (так Каспий называли русские по названию народа, жившего в устье реки Волги) или Хазарское или Мазандаранское море (как его называли персы) [62] 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 [63].

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 века рассматриваемые пространства находились во владении персов [64, с. 138].

Первые руссы появились на просторах Каспия примерно в 880 г., тогда же они штурмом взяли остров Абескун [65]. Наиболее известный поход русских на Каспийское море состоялся в 913 г. под предводительством великого князя Игоря, когда 50 тысяч его дружинников на 500 судах совершили поход в Каспийское море.

С нашествием в начале XIII века монголо-татарских завоевателей, когда были захвачены не только прикаспийские страны, но и низовья Волги, походы русских в этот район были надолго прекращены. Только спустя три века, в середине XVI столетия, после объединения некоторых русских княжеств вокруг Московского государства, русские вновь стали стремиться к утверждению своего господства в бассейнах Волги и Каспия [66]. Россия практически открыла путь к этому южному морю в 1554 г., когда Иван IV (Грозный) сначала захватил Казань в 1552 г, а затем в 1556 г. уничтожил Астраханское

[274] РИА «Новости», 25.12.2003.

[275] См. Статью 3 Договора.

ханство и таким образом предопределил дальнейшую экспансию России в бассейне Каспийского моря.[276]

В начале XVIII века Каспийское море было отвоевано у персов в результате известного Персидского похода Петра I (1722–1723 гг.). Петр I обосновал идею необходимости присоединения Каспия и примыкающих к нему земель, указав, что путь к «теплым водам» должен пролегать через освоения всего этого региона [68]. 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, а также признала господствующее положение России в вопросе о праве военного судоходства на Каспийском море [69].

21 января 1732 г. между Россией и Персией был заключен Рештский договор «О сотрудничестве», который заменил договор 1723 г. [70]. Этот договор установил территориальный титул России на некоторых территориях, 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.[277]

К началу XIX столетия 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 предоставляла Персии военную помощь, в случае вооруженного конфликта. Уверовав в мощную поддержку, Тегеран пошел на обострение отношений с Россией, однако, русские войска продолжили успешное наступление на юг и возвратив Махачкалу (1784 г.), Дербент (1796 г.) и Баку (1806 г.) [71], к 1828 г. заняли весь Северный Азербайджан.

Новые российские завоевания получили закрепление в Туркманчайском договоре 1828 г. [66, с. 18–20] [278], в котором, признавая право на торговое судоходство судов обоих государств, тем не менее, запрещал Персии держать военный флот на Каспии [74].

Первая мировая война привела к ослаблению внимания России к своим южным окраинам, что привело к усилению позиций Великобритании, которая в августе 1918 г. оккупирует своими войсками г. Баку, незадолго ставший, не без участия англичан, столицей Азербайджанской Демократической Республики. Великобритания фактически денонсировала Санкт-Петербургскую конвенцию 1907 г.[279] и усилила свое военно-морское присутствие на Каспии.

26 июня 1919 г. правительство Советской Республики обратилось к правительству Персии с предложением о принятии совместных усилиях по освобождению Каспийского моря от «разбойных судов английского империализма» [70, с. 66]. В апреле

---

[276] Заметим, что первый русский военный корабль «Орел», построенный 14 ноября 1667 г. по указу царя Алексея Михайловича, предназначался для похода в Каспийское море, [65, с. 5, 6].

[277] Что касается военных кораблей как во время войны, так и в мирное время право на мореплавание признавалось только за российскими военными кораблями [69, с. 463].

[278] Великобритания также настойчиво искала пути для закрепления в северных районах Персии, для чего последовательно, в 1809, 1812 и 1814 гг., заключает с ней договоры [73, с. 85], а когда в 1805 г. Персия стала настаивать на предоставлении ей обусловленной договором 1801 г. помощи, Англия потребовала взамен передать ей в аренду все причалы Каспийского моря, разрешить сооружение крепости в Бушире и предоставить в ее владение остров Харк [73, с. 68].

[279] В рамках Петербургской конвенции по делам Персии, Афганистана и Тибета, России и Великобритании удалось договориться о разделе сферы влияния в Азиатском регионе [76, с. 15–18].

1920 г. Азербайджан стал советским, и Россия с Персией договорились о недопущении впредь иностранного вмешательства в прикаспийские пространства [77, с. 13, 14].

26 февраля 1921 г. Советская Россия и Персия заключили Договор о дружбе и сотрудничестве. В соответствии со Статьей 1, все договоры, соглашения и концессии, ущемляющие права иранского народа, заключенные бывшим царским правительством и Персией, признавались потерявшими силу [78, с. 4, 11]. 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 1921 г.:

– аннулировал экономические привилегии России, полученных путем военного превосходства (включая исключительные права на рыболовство) [67, с. 37, 38];

– предоставил право персидской стороне участвовать в рыболовстве путем заключения дополнительных договоренностей (Статья 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; [280]

– 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 (Статья 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» (Статья 7).

В развитие Статьи XIV 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 [67, с. 40]. В 1931 г. было 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 тот факт, 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 (Статья 11).

Таким образом, к моменту распада СССР правовой режим Каспия определяется на основании Соглашения между Советским Союзом и Ираном (Персией), подписанным 26 февраля 1921 г., а также Соглашением «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 гипо-

[280] «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» [72, с. 538].

тетическая линия, соединяющая точки выхода этой границы на Каспии)[281], однако, формировали правовой статус Каспия как территории, где действовали свободы мореплавания и рыболовства. Применительно к современным геополитическим условиям, без согласия Ирана, по-видимому, правомерно говорить о разграничении только той части каспийских пространств, которая проходит севернее этой условной линии.

Теоретически делимитация морских пространств в Каспийском море может осуществляться, как минимум, по четырем вариантам:

1) Морской вариант разграничения.

В соответствии с положениями КМП-82, Каспийское море может быть отнесено к «замкнутому морю», которое согласно Статье 122, может состоять из территориальных вод и исключительной экономической зоны прикаспийских государств. Каких-либо отличных от других пространств, требований по установлению исходных линий и отсчету ширины территориальных вод в таких морях Конвенция не содержит. Отсчет ширины территориальных вод в районе дельты реки Волга может производиться от прямых исходных линий, замыкающих эту дельту, проведенных согласно Статье 7 пункта 2 КМП-82 [282].

2) Озерный вариант разграничения.

Международная практика разграничения пограничных озер исходит из принципа срединной линии, которая разделяет все водные пространства на части, которые по своей юридической природе приравниваются к суверенной государственной территории.

Такое разграничение может быть осуществлено на основе многостороннего соглашения прикаспийских государств по типу соглашений, заключенных между Германией и Швейцарией (Боденское озеро), Швейцарией и Францией (Женевское озеро). В Северной Америке озера Верхнее, Гурон и Онтарио, граничащие с США и Канадой, были разделены по Мирному договору между США и Великобританией (на территорию США и Канады) от 3 сентября 1783 г. В Латинской Америке каждое из пяти озер, граничащих с Аргентиной и Чили, было разделено на территории этих государств вдоль их границ, согласно Договорам о границах от 1881 г., заключенных между Аргентиной и Чили. Также находящееся в Африке озеро Чад было разделено между территориями трех граничащих с ним стран – Чадом, Нигером и Нигерией вдоль границ каждого из этих государств.

Советские юристы-международники А.Н. Николаев [82, с. 194, 195] и А.Т. Усталь [83] еще в 50-е годы прошлого столетия пришли к выводу, что Каспий следовало бы подчинить правовому режиму пограничных озер и в соответствии с этим разделить на две части прямой линией, соединяющей конечные пункты соприкосновения границ СССР и Ирана на восточной и западной бухтах моря.

3) Вариант пропорционального разграничения.

При этом варианте расчет площади морских пространств Каспийского моря будет осуществляться исходя из протяженности береговой черты прикаспийских государств.

В табл. 3.13.2 приведены расчеты площадей при различных вариантах разграничения морских пространств.

4) Вариант совместного владения.

---

[281] Кроме этого, на Каспии между СССР и Ираном была установлена 10-мильная, так называемая рыболовная, зона, которая хотя и не имела статуса территориальных вод, вместе с тем, запрещала отдельные виды деятельности.

[282] Точки выхода российско-азербайджанской и российско-казахстанской границ могут быть сняты с карт административно-территориального деления К-39 издания 1972 г. и L-39 издания 1987 г.

Гипотетически можно предположить вариант, когда все прикаспийские страны становятся совладельцами территории Каспийского моря и совместно осуществляют над ним суверенитет. Есть тому и пример – озеро Титикака, которое первоначально было разделено между Боливией и Перу, а затем была достигнута договоренность о совместном пользовании озерных пространств [84, с. 78].

Таблица 3.13.2

Государство	Длина береговой черты, мили	Площадь водной поверхности при разграничении, кв. мили		
		по срединной линии	пропорционально длине береговой черты	по Конвенции ООН по МП 1982 г.
Азербайджан	313	22643	16789	6700
Иран	337	14972	18076	–
Казахстан	677	31317	36314	–
Россия	373	19169	20007	–
Туркменистан	320	20250	17165	–

Первые научные взгляды на правовой статус Каспия стали формироваться в конце XIX столетия. Одним из первых международно-правовую характеристику Каспия дал известный русский дипломат Ф. Мартенс. В частности, он писал: «В совершенно другом сравнительно с открытыми морями положении находятся те моря, которые не только окружены территориальными владениями одного и того же государства, но и не имеют никакой связи с океаном. Это – закрытые моря: они состоят под властью того государства, в пределах которого лежат. На этом основании ... Каспийское море также закрытое, хотя оно омывает берега, принадлежащие России и Персии, но должно считаться русским» [79, с. 385]. Примерно такие же точки зрения имели Л.А. Камаровский и В.А. Ульяницкий: «В противоположность открытым морям, – писали они в 1908 г., – считаются закрытыми или внутренними те, которые не имеют сообщения с океаном, но по своему составу представляют собою моря, а не озера. Таково... принадлежащее России Каспийское море» [38, с. 79].

Юридическая доктрина советского времени опирается на российскую доктрину, сформулированную в XIX веке, исходившую из того, что Каспийское море является закрытым – «советско-иранским». В частности, В.А. Белли в 1940 г. отмечал, что «Каспийское море как географически закрытое и окруженное территорией двух государств – СССР и Ирана – рассматривается как советско-иранское море» [86]. Один из соавторов Военно-морского международно-правового справочника Л.А. Иванащенко, изданного в 1966 г., к закрытым морям по своему правовому положению и режиму судоходства относит моря-озера, представляющие собой внутренние национальные воды прибрежных государств в пределах их государственных границ, к которым он относил и Каспий [87]. Признание Каспия замкнутым морем-озером мы находим и в работах Ф.С. Бойцова [88], В.Я. Шестопалова [89, с. 73], С.В. Молодцова [90], Г.С. Горшкова и Г.М. Мелкова [91]. Ю.Г. Барсегов настаивает на наличии у Каспия международно-правового статуса и относит его к закрытому, внутриконтинентальному морю [92, с. 5–6]. Признание Каспия закрытым советско-иранским морем встречается и в ряде работ других ученых, в том числе и зарубежных [77]. М. Сиберт [93] и Д. Коломбос [63, с. 177–178] считали Каспийское море замкнутым.

Иную точку зрения высказывал В.Ф. Мещера, который писал, что за Каспием исторически укрепилось название моря, тем не менее, с географической точки зрения, он является обычным пограничным озером [94, с. 66]. Эстонский юрист А. Уусталь определяет в своем исследовании Каспий как озеро [100, с. 121], что не противоречит мнению

английского юриста У. Батлера, который также склонялся к признанию за Каспием статуса пограничного озера [95, с. 75–76]. Ф. Пондавен в своей книге Пограничные озера также отмечает, что Каспий, несмотря на свою величину, ресурсы и древнюю историю относится к числу наименее регламентированных, с точки зрения международного права, озер [96, с. 12, 59, 63]. Французский ученый Франц де Хартинг сравнивал Каспийское море с Аральским, считая их большими озерами, подчиненным национальным юрисдикциям [101, с. 29]. Л. Оппенгейм еще в начале XX века не различал понятий пограничного озера и замкнутого моря и утверждал, что на них должен распространяться единый юридический режим, определяя пограничные озера и замкнутые моря как водные бассейны, разделяющие территории нескольких прибрежных государств и полностью замкнутые сушей названных государств [97, с. 50–53].

Таким образом, можно констатировать, что к моменту прекращения существования СССР, в основном, в доктрине как советской, так и зарубежной сложились две точки зрения на статус Каспия. Первая отражает мнение ученых, считающих, что Каспий – закрытое море [283], а другая отражает позицию тех, кто его рассматривает как пограничное озеро.

Постсоветский период породил новую ситуацию вокруг Каспия, вызванную тем, что количество независимых государств, прибрежных его бассейну, увеличилось от двух до пяти (Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан), которые, 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 [284].

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 соглаше-

---

[283] 19 июля 1955 г. Ираном был принят закон «О континентальном шельфе», в котором указывается, что «положения международного права в отношении закрытых морей применяются к Каспийскому морю» [89, с. 73].

[284] В Каспийском бассейне на сегодняшний день разведанные запасы нефти и газа достигают соответственно 30 млрд баррелей и 7 трлн куб. м. При текущем мировом потреблении нефти в 70 млн баррелей в день и газа в 2,2 трлн куб. м в год только эти сырьевые кладовые полностью покрыли бы мировой спрос на нефть в течение 14 месяцев и на газ в течение 3 лет [81]. 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: 236–337 трлн куб. футов (в сравнении с Северной Америкой – 300). Потенциальные запасы по нефти могут достигать 235 млн баррелей, а по газу – 328 млн куб. футов к уже известным запасам (табл. 3.13.3).

ние. [285] 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». [286]

Таблица 3.13.3

Каспийские запасы нефти и газа
(по данным Администрации Министерства энергетики США)

Государство	Разведанные месторождения нефти	Потенциальные месторождения нефти	Общие запасы нефти	Разведанные месторождения газа	Потенциальные месторождения газа	Общие запасы газа
Азербайджан	3,6-12,5*	32 BBL	36-45 BBL	11 Tcf**	35 Tcf	46 Tcf
Иран (только прикаспийские районы)	0,1 BBL	15 BBL	15 BBL	0 Tcf	11 Tcf	11 Tcf
Казахстан	10.0-17.6 BBL	. 92 BBL	102-110 BBL	53-83 Tcf	88 Tcf	141-171 Tcf
Россия (только прикаспийские районы)	2,7 BBL	14 BBL	17 BBL	–	–	–
Туркменистан	1,7 BBL	80 BBL	82 BBL	98–155 Tcf	159 Tcf	257–314 Tcf
Узбекистан	0,3 BBL	2 BBL	2 BBL	74–88 Tcf	35 Tcf	109–123 Tcf
Всего	18,4–34,9 BBL	235 BBL	253–270 BBL	236–337 Tcf	328 Tcf	564–665 Tcf

Примечание. * BBL = миллионы баррелей, ** Tcf = триллионы кубических футов

Позиция Казахстана по правовому статусу Каспия основывалась на морском варианте делимитации [85]. 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» [99]. Казахстан в какой-то мере был согласен с позицией Азербайджана – поделить пространства на секторы по срединной линии, однако, при условии, что все страны станут сотрудничать в вопросах рыболовства, мореплавания и защиты среды (то есть 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, аналогичное 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. Поначалу Россия отрицала возможность применения к Каспию положений морского права и выступала за сохранение договоренностей 1921 и 1940 гг. В декабре 1996 г.

[285] Иран не признал Российско-Казахстанское соглашение и выступил (совместно с Туркменистаном) в 1998 г. с заявлением о недопустимости делимитации Каспия на двусторонней основе.
[286] Т.е. все пространство – дно и поверхность – должно быть разделено на пять секторов одинаковой площади (по 20 %).

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 координацию 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. Указанное соглашение, однако, касается лишь разграничения прав сторон по разработке ресурсов дна [102].

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 [98]. 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 РФ А. 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 на не основе чисто геодезического измерения, а с учетом специального соглашения, учитывающего исторические и иные аспекты [98].

Позиция Туркменистана также менялась время от времени. 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 выступили с совместным заявлением о необходимости соблюдать положения советско-иранских договоренностей 1921 и 1940 гг. до принятия нового договора, однако, в феврале 1998 г. совместно с Президентом Азербайджана было подписано 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 [98]. 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, КМП-82 сформулировала основы концепции «замкнутого моря», определение которого в качестве «...бассейна или моря, окруженного двумя или более государствами и ... состоящее полностью или главным образом из территориальных морей и исключительных экономических зон двух или более прибрежных государств» [14, Статья 122], вполне применимо к Каспию.

С точки зрения КМП-82, ответ на вопрос является ли Каспий замкнутым или полузамкнутым морем не однозначен. Как отмечалось выше, Статья 122 КМП-82 устанавливает, 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. КМП-82 не

определяет понятие «узкий проход» 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 Статья 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 геологических характеристик – противоположный аргумент о том, что Каспий – не море, а соленое озеро.

КМП-82 не содержит более детального описания рассматриваемого понятия. Определение, сделанное в Статье 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 Статьи 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 Статьи 123, где указывается, что государствам, омываемым замкнутыми или полузамкнутыми морями, следует сотрудничать друг с другом в осуществлении своих прав и в выполнении своих обязанностей.

14 октября 1993 г. на встрече по статусу Каспия 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 [103]. 20 апреля 1994 г. рабочая группа, состоявшая из представителей вышеуказанных стран, решила оставить в силе договор об использовании ресурсов Каспия, заключенный в 1940 г. между СССР и Ираном, а взаимоотношения между собой строить на тех же основаниях, что и во время существования СССР [103]. Для руководства взаимоотношениями между этими странами по использованию биологических ресурсов была создана комиссия по водным биоресурсам Каспийского моря. Эта Комиссия, 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. 14 мая 2002 г. Казахстан и Россия подписали двустороннее соглашение по делимитации прилегающих к их территориям пространств по вышеприведенному принципу.

Следует заметить, что в Каспийском море обитает 400 видов животного мира, среди которых особо выделяются ценнейшие виды осетровой породы, и обеспечивает около 90% мирового потребления осетровой икры. Осетровые относятся к разряду анадромных рыб, обитающих в соленых водах, но размножающихся в пресноводных, т.е. нерест у них происходит в реках. Кроме отмеченных выше проблем делимитцион-

ного статуса, КМП-82 регулирует отношения, связанные с рациональным использованием и охраной анадромных видов рыб. В недалеком прошлом главными природными нерестилищами осетровых Каспия являлись Волга, Кигач, Эмба, Урал. [287] Так как на реках Кигач, Эмба и Урал происходит до 87% нереста всех осетровых, обитающих в Каспийском море, то в соответствии со Статьей 66 КМП-82 Россия и Казахстан являются государством происхождения указанных рыб, что распространяет на них статус «государств происхождения анадромных видов»[288].

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

Статья 124 КМП-82 к «государствам, не имеющее выхода к морю», относит государства, которые не имеют морского побережья.

Государства, не имеющие выхода к морю, имеют право на доступ к нему и на свободу транзита. В силу положений Статьи 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 [289].

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 включать в их число трубопроводы, газопроводы и иные транспортные средства.

Условия и порядок осуществления свободы транзита должны согласовываться между заинтересованными государствами, не имеющими выхода к морю, и государст-

---

[287] Кура, протекающая на территории Азербайджана, по своим географическим особенностям практически не может быть нерестилищем, т.к. является горной рекой. Реки Ирана тоже играют малозначительную роль при нересте осетровых.

[288] В частности, в Части 1 Статьи 66 Конвенции закреплено: «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 исключительной экономической зоны и рыбного промысла (пункт 2 Статьи 66).

[289] «Транзитное движение» означает 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 [14, Статья 125].

вами транзита посредством двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений.

В свою очередь, государства транзита в осуществление своего 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 Статье 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 [290].

КМП-82 также предусматривает, 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° северной широты (рис.3.15.1) и к югу от 60° южной широты.

Арктика – северный регион Земли (расположенный, главным образом, севернее Северного Полярного Круга)[291], 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 [292], что само по себе создает некоторые трудности в определении, где непосредственно заканчивается суша в понятии «terra firma» [293] и где начинаются непосредственно морские пространства.

---

[290] Также и сами транспортные средства, осуществляющие транзит, используемые (предоставленные) 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.

[291] Общая площадь составляет примерно 14,056 млн кв. км, протяженность береговой линии – около 45,389 км.

[292] Ледяная толща (паковый лед), окруженная открытыми морями не статична, - уменьшаясь в течение лета, она начительно увеличивается в размере зимой.

[293] От латинского terra – земля, firmus – твердый.

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.

Т И Х И Й О К Е А Н
Алеутский желоб
Курило-Камчатский желоб
Берингово море
Алеутская котловина
Охотское море
Курильские о-ва
Камчатка
Сахалин
Хребет Менделеева
Чукотское море
Восточно-Сибирское море
Море Лаптевых
Северо-Сибирская низменность
Среднесибирское плоскогорье
Анадырское плоскогорье
Верхоянский хр.
Становой хр.
Хр. Джугджур
Берингов пролив
Аляска
США
Канада
Скалистые горы
Хр. Брукс
Горы Мак-Кензи
Берегового хр.
Аляскинский хр.
Канадская котловина
Бофорта
Северный Ледовитый океан
Гудзонов залив
Гренландия
Готхоб
Баффинова земля
Море Баффина
Лабрадорская котловина
Исландия
Рейкьявик
Исландская котловина
Ирминджерская котловина
Норвежская котловина
Норвежское море
Гренландское море
Шпицберген
Земля Франца-Иосифа
Новая Земля
Карское море
Баренцево море
Северная Земля
Хребет Альфа
Хребет Ломоносова
Хребет Гаккеля
Хребет Рейкьянес
Срединно-Атлантический хребет
Атлантический океан
Великобритания
Ирландия
Дублин
Лондон
Глазго
Франция
Париж
Германия
Нидерланды
Амстердам
Бельгия
Дания
Копенгаген
Швеция
Стокгольм
Норвегия
Осло
Финляндия
Хельсинки
Санкт-Петербург
Россия
Москва
Белоруссия
Минск
Литва
Вильнюс
Рига
Польша
Варшава
Украина
Киев
Львов
Одесса
Севастополь
Чехия
Прага
Австрия
Вена
Венгрия
Будапешт
Румыния
Бухарест
Болгария
Сербия
Белград
Турция
Япония
Сапporo
Петропавловск-Камчатский
Южно-Сахалинск
Магадан
Якутск
Верхоянск
Оймякон
Хабаровск
Комсомольск-на-Амуре
Владивосток
Находка
Нахичевань
Ереван
Тбилиси
Баку
Грозный
Волгоград
Ростов-на-Дону
Краснодар
Ставрополь
Воронеж
Тула
Смоленск
Тверь
Ярославль
Нижний Новгород
Пенза
Самара
Казань
Киров
Пермь
Екатеринбург
Челябинск
Уфа
Тюмень
Сургут
Ханты-Мансийск
Салехард
Норильск
Красноярск
Иркутск
Братск
Чита
Улан-Удэ
Монголия
Китай
Северный полюс
Архангельск
Мурманск
Северодвинск
Нарьян-Мар
Воркута
Инта
Печора
Усинск
Ухта
Сыктывкар
Вологда
Череповец
Петрозаводск
Мурманск
Кандалакша
Апатиты
Кировск
Мончегорск
Оленегорск
Полярные Зори
Заполярный
Печенга
Никель
Североморск
Мурманск
Кольский п-ов
Белое море
Онежское оз.
Ладожское оз.
Финский залив
Таллин
Рига
Вильнюс
Минск
Гомель
Могилев
Витебск
Гродно
Брест
Ровно
Тернополь
Хмельницкий
Винница
Житомир
Черкассы
Кременчуг
Полтава
Харьков
Сумы
Чернигов
Луганск
Донецк
Мариуполь
Запорожье
Днепропетровск
Николаев
Одесса
Херсон
Симферополь
Севастополь
Керчь
Феодосия
Ялта
Евпатория
Крым
Черное море
Азовское море
Каспийское море
Аральское море
Казахстан
Астана
Караганда
Павлодар
Семипалатинск
Усть-Каменогорск
Алтай
Барнаул
Бийск
Горно-Алтайск
Новосибирск
Омск
Тюмень
Курган
Челябинск
Магнитогорск
Оренбург
Актобе
Атырау
Актау
Уральск
Самара
Саратов
Энгельс
Волгоград
Астрахань
Элиста
Ставрополь
Пятигорск
Кисловодск
Нальчик
Владикавказ
Грозный
Махачкала
Дербент
Каспийск
Буйнакск
Кизляр
Избербаш
Каспийское море
Дагестан
Чечня
Ингушетия
Северная Осетия
Кабардино-Балкария
Карачаево-Черкесия
Адыгея
Краснодарский край
Ставропольский край
Ростовская область
Калмыкия
Астраханская область
Волгоградская область
Саратовская область
Самарская область
Оренбургская область
Челябинская область
Курганская область
Тюменская область
Ханты-Мансийский АО
Ямало-Ненецкий АО
Красноярский край
Иркутская область
Республика Саха (Якутия)
Амурская область
Хабаровский край
Приморский край
Сахалинская область
Камчатский край
Чукотский АО
Магаданская область
Еврейская АО
Забайкальский край
Бурятия
Тыва
Хакасия
Алтайский край
Республика Алтай
Новосибирская область
Омская область
Томская область
Кемеровская область
Республика Коми
Ненецкий АО
Архангельская область
Вологодская область
Новгородская область
Псковская область
Ленинградская область
Санкт-Петербург
Калининградская область
Республика Карелия
Мурманская область
Республика Марий Эл
Республика Мордовия
Чувашская Республика
Республика Татарстан
Удмуртская Республика
Кировская область
Пермский край
Нижегородская область
Ивановская область
Владимирская область
Ярославская область
Костромская область
Тверская область
Смоленская область
Брянская область
Калужская область
Тульская область
Рязанская область
Липецкая область
Тамбовская область
Пензенская область
Ульяновская область
Воронежская область
Белгородская область
Курская область
Орловская область
Московская область
Москва
Тула
Рязань
Липецк
Тамбов
Пенза
Ульяновск
Воронеж
Белгород
Курск
Орел
Смоленск
Тверь
Ярославль
Кострома
Иваново
Владимир
Нижний Новгород

Активные попытки проникновения в Арктику совершались и в XVII столетии, однако XVIII век стал временем активного соперничества европейских государств, Канады и США в открытии северных земель и освоении полюса. Вот лишь некоторые примеры.

В сентябре 1860 г. П.П. Крузенштерн на парусной шхуне «Ермак» прошел Карскими воротами в Карское море и нашел море свободным ото льда.

В 1865 г. русским военным моряком Н.Г. Шиллингом было предсказано существование суши в Северном Ледовитом океане, впоследствии открытой (30 августа 1873 г.) австро-венгерской экспедицией на судне «Тегетгоф» и названной Землей Франца-Иосифа.

В 1878 г. норвежским промышленником Э. Иоганнесеном открыт о. Уединения. В 1880–1882 гг. экспедиция шотландца Ли Смита работала на Земле Франца-Иосифа и открыла острова Гукера, Брюса, Нортбрук, Землю Георга, Землю Александры.

В 1881 г. экспедиция Де-Лонга открыла острова Жаннетты, Генриетты и Беннетта в архипелаге Де-Лонга. В эти же годы гидрографическая экспедиция полковника С.А. Моисеева описала берега Обской губы, Бара и устья реки Обь; а в 1881–1884 гг. А.М. Сибиряковым проложен сухопутно-водный путь между Обью и Печорой («Сибиряковский тракт»).

В 1893–1896 гг. норвежская полярная экспедиция под руководством полярного исследователя Нансена на судне «Фрам» совершила плавание вдоль северных берегов Сибири и во время плавания в Карском море (продрейфовав во льдах Северного Ледовитого океана от Новосибирских островов до севера Гренландского моря), открыла острова Свердрупа, Скотт-Гансена, Мона и архипелаг Норденшельда.

Длившееся на протяжении полувека соперничество по достижению Северного полюса закончили американские полярные исследователи, достигшие полюс: в 1908 г. – Ф. Кук, затем в 1909 г. – Р. Пири.

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, Норвегия, Канада, Россия и США.

Делимитация арктических пространств

Конвенционная делимитация 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 секторы (внутри северной полусферы), вершинами которых является северный полюс, а основанием – государственные территории приарктических государств.[294]

Первый вариант противоречит положениям КМП-82, дающей право прибрежному государству устанавливать суверенитет на государственную территорию и распространять свою юрисдикцию на пространства исключительной экономической зоны и континентального шельфа.

[294] 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.

Второй, может существовать гипотетически, случись прибрежным государствам договориться о таком варианте.

Смысл третьего сводится к следующему: Арктика делится на пять секторов между Россией, [295] США, Канадой, Норвегией (архипелаг Шпицберген) и Данией (остров Гренландия) [296], что практически исключает возможность применения к значительной части Северного Ледовитого океана положений Части VII КМП-82 [297].

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 [298]. 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° северной широты и область прибрежных зон Гудзонова залива и залива Джеймса. Площадь гипотетических полярных владений Канады – 1,430 млн. кв. км [242].

Норвегия

Норвегия граничит с полярными областями, прилегающими к острову Шпицберген[299]. С момента своего открытия в 1596 г. экспедицией голландца В. Баренца архипелаг, получивший название Шпицберген, никому не принадлежал. Впервые правовой

[295] В этом случае, Россия владела/управляла бы 43% или 6,8 млн кв. м океана.

[296] До 1944 г. к приарктическим странам могла бы быть отнесена и Финляндия. Однако, в соответствии с положениями Статьи 1 и 2 Мирного договора с Финляндией, подписанного 10 февраля 1944 г. (вступил в силу для СССР 15.09.1947), Советскому Союзу Финляндией были переданы районы Печенги (Петсамо) и некоторые другие территории, что лишило последнюю прямого выхода в Северный Ледовитый океан.

[297] Например, Россия владела бы 43% или 6,8 млн кв. м океана.

[298] В 1922 г. премьер-министр Канады М. Кинг сделал заявление о принадлежности Канаде острова Врангеля. Правительство СССР опротестовало это заявление со ссылкой на ноту Министерства иностранных дел России о принадлежности острова Врангеля Российской империи, направленную всем государствам в 1916 г., на которую не последовало возражений. В 1924 г. на острове был установлен флаг СССР.

[299] Шпицберген – Острые горы. Норвежское название архипелага – Свальборг, русские называли его Грумант.

режим территории самого острова был установлен еще в 70-х годах XVIII столетия, когда на переговорах между российским и норвежским правительствами (1871–1872 гг.) было решено принять так называемый Международный закон о статусе Шпицбергена, считая его ничейной землей – «terra nullius».[300] С обнаружением на острове промышленных запасов угля и др. полезных ископаемы, 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» [301]. 7 июля 1905 г. шведско-норвежской и российской сторонами была заключена Уния, согласно которой Шпицберген становился территорией совместного пользования. После Первой мировой войны вновь возникли попытки пересмотра статуса острова, и в 1920 г. в Париже 42 странами[302] было принято Соглашение о Шпицбергене, которое провозгласило «полный и абсолютный суверенитет Норвегии на архипелаге» (Статья 1).

Согласно Парижскому соглашению, суверенитет Норвегии распространяется на все острова архипелага, расположенные между 10 и 25° в.д. и 74 и 81° с.ш. 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» (Статья 9).

По имеющимся сведениям, территориальные воды Норвегии составляют 4 морские мили[303]. 30 марта 1978 г. Актом о территориальных водах и особой экономической зоне Норвегия установила 200-мильную экономическую зону, что распространило ее юрисдикцию и на часть приполярных пространств[304].

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 оценивается в 0,746 млн. кв. км.

Несмотря на подписанное еще 15 февраля 1957 г. Соглашение между СССР и Норвегией о морской границе между двумя странами, и на проводимые с 1970 г. двусторонние переговоры, до сих пор не решены проблемы разграничения экономических зон и континентального шельфа в Баренцевом море. 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. кв. км советских (российских) морских пространств. Норвегия претендует и на 10 тыс. кв. км. в качестве своей экономической зоны при выпрямлении на север от «Шпицбергенского квадрата» границы полярных владений России. Россия в этом случае потеряет участок акватории площадью в 25 тыс. кв. км. Ввиду невозможности заключения делимитационного соглашения, 15 ок-

---

[300] Лат. – ничья земля.

[301] Лат. – общая вещь.

[302] СССР присоединился к Договору «О Шпицбергене» в 1935 г.

[303] Королевским постановлением от 22 февраля 1812 г. были установлены границы территориальных вод в 1 артиллерийскую милю (примерно 4 морские мили).

[304] 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.

тября 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» [305]. Мораторий на разведку и добычу полезных ископаемых в южной части Баренцева моря был наложен Россией и Норвегией еще в 1944 г., и несмотря на регулярные межправительственные переговоры, достигнуть соглашения по поводу делимитации пространств в этом районе так и не удалось.

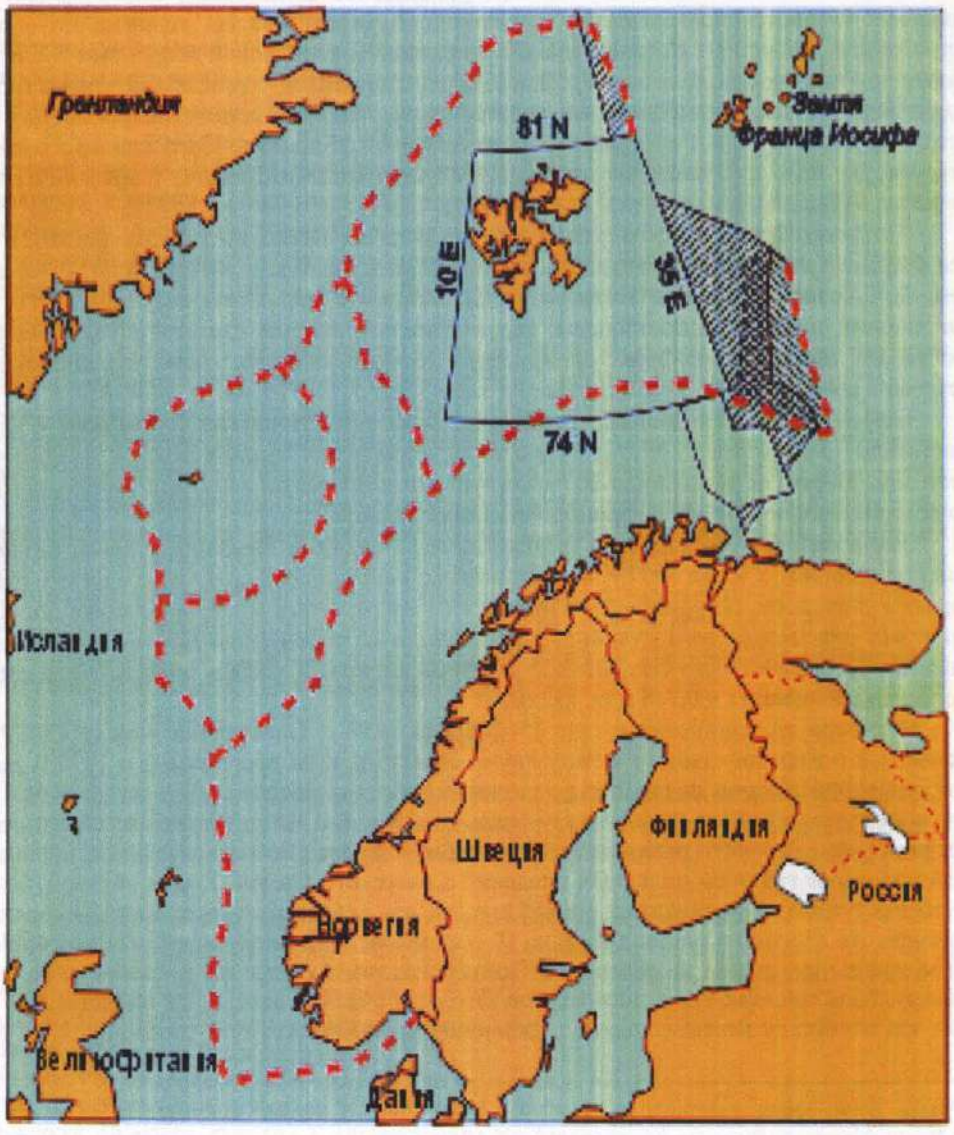


Рис. 3.15.2

[305] Часть Баренцева моря, простирающаяся от гипотетических точек соприкосновения внешних пределов морской границы и далее на север (рис. 3.15.2).

Россия

У России самая большая из всех приполярных государств протяженность арктического побережья [306]. Северные моря изначально имели для страны огромное значение. Опыт мореплавания поморов сыграл значительную роль в развитии судостроения, становлении морской торговли с европейскими странами, обороной 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 1741–1744 гг., однако регулярные исследования побережья Северного Ледовитого океана началось с XVIII столетия.

Первый законодательный акт, регулирующий деятельность в Арктике, появился в XVII веке. 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. [307] 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, [308] в 1893 г., все проливы, рейды, бухты русского побережья Северного Ледовитого океана и Белого моря были провозглашены территорией России.

20 сентября 1916 г., нотой Министерства иностранных дел Российская империя 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 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 территории, полностью принадлежащей государству, настаивая впоследствии, что это море является внутренним морем России [309]. 24 мая 1921 г. Совнарком опубликовал Декрет СНК РСФСР «Об охране рыбных и звериных угодий в Северном Ледовитом океане и Белом море», согласно которому 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 Зем-

---

[306] 22 600 км при том, что общая протяженность арктического побережья всех прилегающих государств 38 700 км.

[307] Полное собрание законов Российской империи. Изд. 1-е. Т. 4. 1988. Центральный государственный архив Военно-Морского Флота, ф. 212, д. 23 Отд. II, л. 44–55.

[308] Промысел и торговля разрешалась только «Русско-американской компании».

[309] См. Ноту Министерства иностранных дел РСФСР, направленную в Министерство иностранных дел Норвегии 4 мая 1921 г.

ли, 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 СССР, заявленные в ноте царского правительства 1916 г. на земли, составляющие северное продолжение Сибирского материкового плоскогорья.

В дальнейшем Постановлением СНК СССР № 331-12 от 17 апреля 1925 г. были объявлены территориальными водами Советского Союза проливы Карские Ворота, Югорский Шар, Маточкин Шар, Вилькицкого, Шокальского, Красной Армии, а воды проливов Лаптева и Санникова – исторически принадлежащими СССР.

Декретом Президиума Центрального Исполнительного Комитета, 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. [310], которые были обнаружены, или могли бы быть обнаружены в будущем, и не принадлежащие к тому времени ни одной зарубежной территории объявлялись принадлежащими СССР [311]. В 1979 г. Советский Союз, указав на неточность определенных ранее координат линии, проходящей посередине Берингова пролива и разделяющей острова Ратманова и Крузенштерна, изменил восточные границы своих «полярных владений» [312].

Кроме того, что ни одно из приарктических государств не признало притязания СССР на арктические районы, сформулированные в приведенном выше декрете Президиума ЦИК, Россия с некоторыми приарктическими странами, в частности с Норвегией и США, имеет территориальные диспуты.

Несмотря на уже упоминавшееся выше Соглашение между СССР и Норвегией, подписанное 15 февраля 1957 г., двусторонние переговоры, состоявшиеся в 1970 г., и периодически возобновляющиеся межправительственные консультации, следует считать неразрешенным спор между Норвегией и Россией по поводу делимитации континентального шельфа и пространств исключительной экономической зоны в Баренцевом море. В области рыболовства обе стороны в 1978 г. договорились, что делимитационные разногласия и образовавшийся в связи с этим морской район, получивший название «серой зоны», не будет препятствовать рыбакам обеих сторон осуществлять рыболовный промысел.

---

[310] Точнее, Декрет распространялся на пространства, расположенные между меридианами 32°04'35" в.д. и 168°49'30" з.д. (по Гринвичу).

[311] В этой же связи следует упомянуть и Постановление Президиума ЦИК СССР «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» от 15 апреля 1926 г. Постановление ЦИК объявляло, 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» [299].

[312] Указ Президиума Верховного Совета СССР № 8908-IX от 21 февраля 1979 г. предусматривал: «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".

Внутри указанной зоны квотами и допустимыми пределами сезонного вылова будет заниматься Российско-норвежский комитет по рыболовству.

В 1975 г. Норвегия предложила установить границу континентального шельфа вдоль линии восточнее границ «полярных владений» СССР. Норвегия претендует на пространства площадью 155 000 кв. км, которые Россия считает своими. Норвегия также претендует на 10 000 кв. км к северу от о. Шпицберген, которые Россия считает своей исключительной экономической зоной. Для того чтобы несколько снизить напряжение от данных разногласий, оба государства в 1976 г. подписали соглашение о взаимоотношениях по поводу рыболовства и 11 января 1978 г. Протокол по временным правилам рыболовства в так называемой «серой зоне» Баренцева моря [313].

Королевским Декретом от 3 июня 1977 г. вокруг архипелага Шпицберген была установлена 200-мильная зона рыболовства, а Министерству рыболовства Норвегии было предоставлено право запрещать рыболовство в некоторых областях, в которых Россия, так же как и некоторые другие страны – участницы Парижского Соглашения, не признавали юрисдикцию Норвегии, поскольку односторонние действия Норвегии противоречили Статье 1 Парижского Соглашения.

По мнению американской, стороны, советско-американское соглашение, подписанное 1 июня 1999 г.[314], равно как и другие соглашения, не определяли статус острова Врангеля и островов Де-Лонга (о. Беннетта, о. Генриетты и о. Жаннетты) [315], что дает основания США претендовать на их территориальный титул.

Таким образом, как на западе, так и на востоке между сопредельными арктическими странами у России есть неразрешенные территориальные диспуты.

Соединенные Штаты Америки

Современную арктическую область США составляют территории США к северу от 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. кв. км.

Статус «арктической державы» Соединенные Штаты 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 [316].

Согласно Договору, Император Всероссийский за 7 200 000 американских долларов (что составляло 14 320 000 российских рублей) соглашался уступить Северо-Американским Соединенным Штатам всю территорию, которой владела Россия на Американском материке. Восточной границей служила установленная конвенцией, заключенной

[313] См. рис. 3.15.2.

[314] На момент выхода в свет настоящей книги сведения о ратификации данного соглашения РФ отсутствовали.

[315] Входят в состав территорий российской Республики Саха (Якутии) (см. рис. 3.15.3).

[316] Договор был заключен по инициативе государственного секретаря США У. Сьюарда (1861–1869 гг.), 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).

между Россией и Великобританией 16 (28) февраля 1825 г., линия разграничения между российскими и британскими владениями в Северной Америке (Статья I Договора). Западная граница, передаваемых территорий проходила через точку в Беринговом проливе 65°30' северной широты в ее пересечении с меридианом, отделяющим на равном расстоянии острова Крузенштерна от острова Ратманова и проходившей по прямой линии безгранично к северу, «...доколе она совсем не теряется в Ледовитом океане» (Статья IV Договора). Общая площадь передаваемых территорий составила 1 530 тыс. кв. км.

Надо отметить тот факт, что сделка носила уникальный характер. Свой государственный территориальный титул на владения в Северной Америке Россия никогда не оформляла. «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 кв. км и часть Североамериканского материка площадью 548 902 кв. км со всеми построенными на этих землях укреплениями, казармами и прочими зданиями.

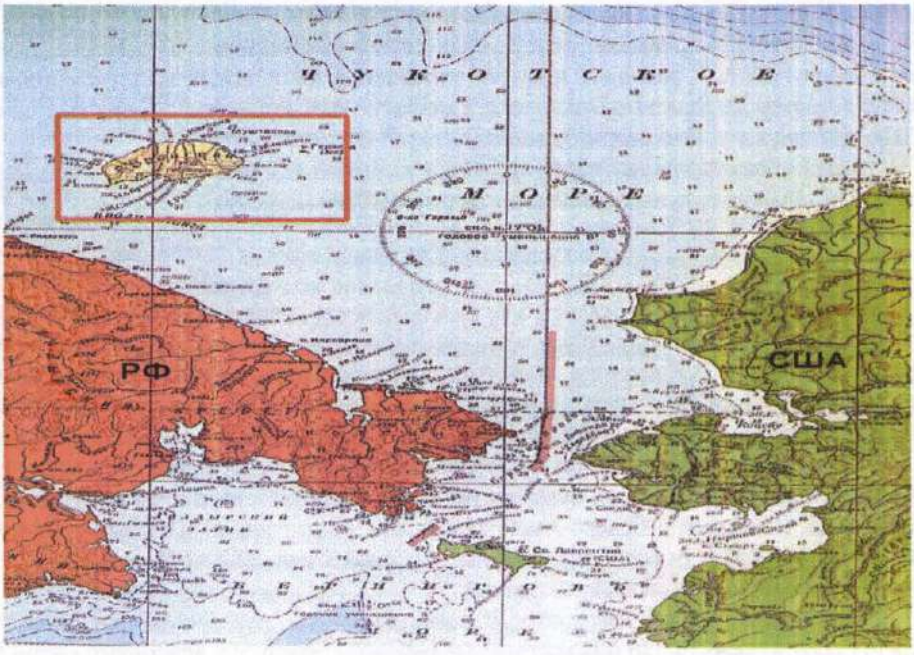


Рис. 3.15.3

Американские притязания на Арктику не ограничивались покупкой Аляски. В намерения США входило не только присоединение к своим территориям о. Врангеля [317] и архипелага Де-Лонга, но и амбиции распространить свой суверенитет вплоть до Северного полюса[318]. На рис. 3.15.4 показана карта, выполненная Объединенным Гидрографическим Центром университета Нью Хемпшира (США). На карте показаны современные границы 200-мильной экономической зоны и границы амбиций США по

[317] Известно, что еще в 1881 г. американцы устанавливали свой флаг на о. Врангеля.

[318] Некоторые авторы приводят заявления секретаря по морским делам США Дембри, сделанное в 1924 г. в своем выступлении в Конгрессе США.

распространению своей юрисдикции на пространства континентального шельфа, в том числе и в арктических районах.

В 1991 г. США присоединились к семи арктическим странам (Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия и Швеция), учредившим совместную инициативу по консолидации усилий в обеспечении экологической безопасности арктических районов в рамках единой Стратегии Защиты Окружающей Среды Арктического региона. В настоящее время США, как и другие из отмеченных выше стран, продолжают активно работать над демпфированием отрицательного воздействия на экологию региона, расширив рамки своей деятельности и вопросы регионального развития, сформировав для этого общими усилиями новую организацию «Арктическое Консульство», декларация о создании которой была подписана 19 сентября 1996 г. в Оттаве

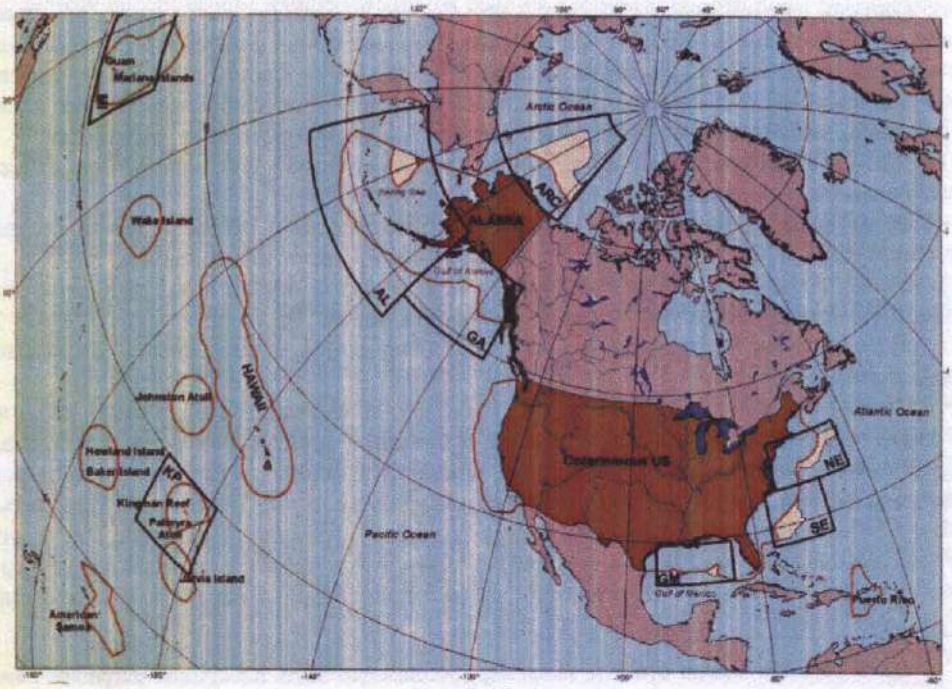


Рис. 3.15..4

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. кв. км.

Полярные границы

В соответствии со Статьей 5 КМП-82, нормальной исходной линией для измерения ширины территориального моря является линия наибольшего отлива, проходящая вдоль берега, а в случаях, предусмотренных, например, Статьей 7 указанной Конвенции, прямые исходные линии должны также соединять соответствующие точки на побережье.

КМП-82 не детерминирует 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[319] представляет собой статичные и практически неподверженные значительному сезонному изменению ледники, спускающиеся в воду. 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 [320], торос [321], стамуха[322]) или дрейфующий (несяк[323]);

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, то есть, не подвержен сезонным колебаниям, то он может рассматриваться как береговая линия. То есть 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

---

[319] К таким районам можно отнести, например, российскую часть побережий островов: Земля Александра, Земля Георгия, остров Нортбрук, остров Артура, остров Рудольфа, острова Грэхам-Бэлл и других архипелагов Земли Франца-Иосифа; Комсомольский, Октябрьской революции, о. Северная Земля; о Ушакова и о. Шмидта в Карском море; о. Новая Земля, северные районы Канады, Дании (северная часть острова Гренландия) и Норвегии (архипелаг Шпицберген).

[320] 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).

[321] Торос (англ. – Ice hummock) – форма ледового рельефа в виде нагромождения льдин, образующихся в результате сжатия ледяных полей морей.

[322] 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.

[323] Несяк – большой торос (может выступать над уровнем моря на высоту до 5 м) или группа торосов, представляющих собой отдельную льдину, находящуюся на плаву.

из-за сезонных циклов может рассматриваться в полярных районах как береговая линия в смысле применения к такой линии положений Статей 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[324]. В норвежском Декрете 1970 г. [325] 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, что-то, что ученые называют «большой шельфовый ледник», который, по меньшей мере, в течение 3000 лет сковывал районы, прилегающие к северным границам Канады вглубь Ледовитого океана, за последние два года подвергся разрушению[326], а ледник вокруг острова Элсмир сократился в размере более чем на 90% за последнее столетие[327]. Вместе с тем, в 1982 г. эрозия по существу прекратилась, по-видимому, как раз на границе фундамента ледового припая.

Применительно к российскому законодательству, до 1917 г. частичное решение рассматриваемого вопроса содержалось в законе Российской Империи «Об установлении морских правил (уставов), касающихся рыболовства в Приамурской Губернии» от 29 мая 1911 г., где в Статье 1 говорилось о том, что территориальные воды следует отмерять не от побережья, а от края прикрепленного к берегу льда[328].

Статья 5 Закона «О Государственной границе РФ» от 1 апреля 1993 г. [329] указывает, что прохождение Государственной границы на море устанавливается по внешней границе территориального моря Российской Федерации[330], и ничего не говорится, от чего эта граница отсчитывается, в том числе и в районах, окруженных береговыми ледовыми массивами.

В соответствии с Законом РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» от 31.07.1998 г., исходными линиями, от которых отмеряется ширина территориального моря, являются линия наибольшего отлива вдоль берега, указанная на официально изданных в Российской Федерации морских картах

---

[324] См. Постановление Правительства Дании от 27 мая 1963 г. № 191 «Об определении границ территориального моря Гренландии».

[325] Имеется в виду Королевский декрет от 25 сентября 1970 г. относительно определения границ территориальных вод частей острова Шпицберген.

[326] Район плавучего льда площадью 150 кв. 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 больше, чем толщина льдин плавучего морского льда, образующих покров Северного Ледовитого океана.

[327] http://www.climate.kz/news/news_ice.htm.

[328] Полное собрание законов Российской империи. 3-е изд . XXXI, СПб, 1914, № 33365, ч. 1.

[329] В редакции Федеральных законов № 23-ФЗ от 10.08.1994 г., № 148-ФЗ от 29.11.1996, № 106-ФЗ от 19.07.1997, № 127-ФЗ от 24.07.1998, № 153-ФЗ от 31.07.1998, № 105-ФЗ от 31.05.1999, № 135-ФЗ от 07.11.2000, № 118-ФЗ от 05.08.2000 (ред. 24.03.2001) (с изменениями, внесенными Постановлением Конституционного Суда РФ № 16-П от 11.11.1997).

[330] В редакции Федеральных законов № 23-ФЗ от 10.08.1994, № 148-ФЗ от 29.11.1996, № 105-ФЗ от 31.05.1999.

либо прямая исходная линия, соединяющая наиболее удаленные в сторону моря точки островов, рифов и скал в местах, где береговая линия глубоко изрезана (Статья 4). [331]

К сожалению, КМП-82 не учла особенности установления границ в постоянно покрытых льдами полярных областях, указав лишь на право приполярных государств принимать и обеспечивать соблюдение не дискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в пределах исключительной экономической зоны, 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 [14, Статья 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[332] 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 [14, Статья 47(7)]. 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 [14, Статья 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. Секторальный принцип разграничения указанных пространств следует признать наиболее «экологосберегающим», однако, он может быть применен на основании межгосударственных соглашений.

3.15.2. Антарктика

Антарктида – континент, расположенный главным образом к югу от Южного Полярного круга. Территория Антарктического региона – приблизительно 14 млн. кв. км. Здесь сконцентрированы наиболее значительные массы льда (13,72 млн. кв. км) и запасы пресной воды, что неизбежно во многом влияет на формирование климата не только в южном полушарии [333].

---

[331] На декабрь 2005 г. перечень географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориальных вод, определялся на основе постановлений Совета Министров СССР от 7.02.1984 г. и от 15.01.1985 г.

[332] Риф – резкое надводное или подводное возвышение морского дна на мелководьях, образующееся при разрушении скалистого дна и берегов. Также может являться результатом постройки кораллов.

[333] Jack Yves 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 and Zaelke, *International Environmental Law and Policy*, (New York: Foundation Press), 1076.

Считается, что это единственный континент, где отсутствует история населения этих пространств человеком [334], хотя в настоящее время это наиболее «густонаселенная» учеными ледниковая среда [335]. Ее постоянными обитателями являются пингвины, тюлени, киты и многочисленные виды различных птиц[336]. Данное обстоятельство 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 на таковые Россия и США[337].

Правой режим антарктических пространств формируют четыре основных соглашения: Договор «Об Антарктике» 1959 г.; Протокол к Договору об Антарктике по защите окружающей среды (Мадридский протокол (англ. – The Protocol on Environmental Protection to the *Antarctic Treaty* («*Madrid Protocol*»); Конвенция по консервации Антарктических тюленей (англ. – The Convention for the Conservation of Antarctic Seals); Конвенция по консервации Антарктических морских живых ресурсов (англ. – The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR).

Если в период заключения Договора по 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 [338], нормы, регламентирующие правовой режим Антарктики, приобрели, в основном, «экологический вектор».

Договор по Антарктике [339] признается как достаточно компактный и ясный документ [340], устанавливающий правила, регулирующие использования географически значительного региона.

Целями договора были:

– отказ сторон от территориальных претензий (Статья IV);

– ограничения на военное использование арктических пространств (Статья 1);

---

[334] Linda Nowlan. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, p. 41.

[335] 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 4000 летом, до 1000 зимой; кроме того, около 1000 специалистов, включая судовые команды, находятся в водах примыкающих к континенту. На 2004 г. наибольшее количество исследователей в летний период проводили США (приблизительно 1100), Россия, Чили и Аргентина (300), Австралия (200) и Великобритания (192). Зимой – Россия, Чили и Аргентина (приблизительно 200) и США (120–130). В Антарктиде существует 42 станции, функционирующих круглый год (России и Аргентине принадлежит 6, Австралии и Чили 4, США 3, Великобритании 2).

[336] Ученые различают в Антарктике 7 видов антарктических пингвинов и 6 видов тюленей (котиков). Небольшие ракообразные, называемые «криль» (англ. – krill). Для многих из них, а также птиц и рыб они являются одним из основных источников пищи. Nigel Bankes and Terry Fenge, testimony to SCFAIT, cited in SCFAIT Report, *Canada and the Circumpolar World*, chapter 9, p.7.

[337] См. рис. 3.15.5.

[338] См., например, John Heap. *Handbook of the Antarctic Treaty System*, 8th Edition, 1994 (http://www.icair.iac.org.nz/Subfolder/treaty/handbook/forward_eighth.html) или Linda Nowlan. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44, p. 42.

[339] Текст Конвенции см.: United Nations Treaty Series, vol. 402, 71 или http://www.nsf.gov/od/opp/antarct/anttrty.htm.

[340] Donald Rothwell, *The Polar Regions and the Development of International Law* (Cambridge: Cambridge University Press), 1996, 51.

– обеспечение свободы проведения научных исследований (Статья II). Договор был подписан в Вашингтоне 1 декабря 1959 г. Аргентиной, Австралией, Бельгией, Чили, Французской Республикой, Японией, Новой Зеландией, Норвегией, Южной Африкой, СССР, Великобританией, и 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 еще 15 государствами, а еще 17 получили статус наблюдателей[341]. Консультативные стороны договора реализуют свою политику путем принятия рекомендаций, принимаемых на ежегодных Консультативных совещаниях (англ. – Antarctic Treaty Consultative Meetings (ATCM).

Главная идея Соглашения заключается в том, что Антарктида[342] должна использоваться исключительно в мирных целях, здесь запрещены любые мероприятия военного характера, включая учреждения военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых типов оружия (Статья 1). Договор запрещает:

– ядерные испытания (Статья V);

– захоронение радиоактивных отходов (Статья IV)

– строительство военных баз и проведение военных учений, включая испытания любых видов оружия в конвенционном районе (Статья I).

Стороны допускают использование военного персонала для научных исследований и согласились поддерживать взаимообмен информацией по программам, наблюдениям и их результатам. Координация указанной работы осуществляется Ученым Комитетом (англ. – Scientific Committee on Antarctic Research (SCAR)[343], 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 Соглашения 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 открытыми всегда к осмотру любыми наблюдателями.

С целью повышение защиты экологии Антарктики и зависимых и связанных с ней экосистем, повышения гарантированности использования Антарктических пространств исключительно в мирных целях и улучшения системы принятия решений, к Договору «Об Атлантике» в 1991 году был принят,

---

[341] Linda Nowlan. Arctic Legal Regime for Environmental Protection. IUCN Environmental Policy and Law Paper No. 44.

[342] 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.

[343] SCAR поддерживает во всемирной сети сайт: http://www.scar.org.

так называемый, «Мадридский протокол» [344].

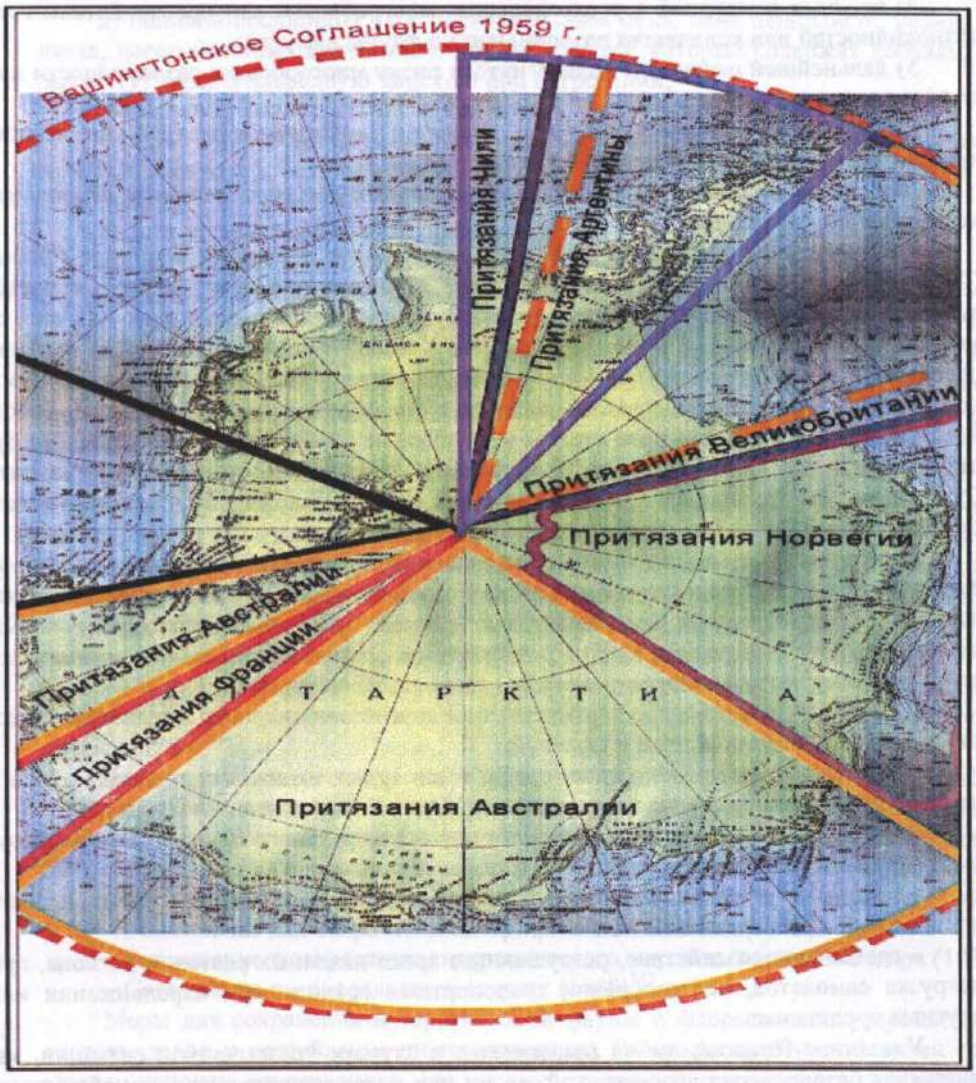


Рис. 3.15.5

Протокол 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 достижения 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;

[344] Протокол к Договору об Антарктике по защите окружающей среды был подписан в 1991 г. и вступил в силу в 1998 г.

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; или

6) деградации, или опасности риска, областей биологического, научного, исторического, эстетического или знания о дикой природе.

Любая деятельность по разработке минеральных ресурсов, отличная от научных исследований, запрещена.

К Протоколу было принято пять приложений. В первом был принят График (План), в соответствии с которым учреждался Арбитражный Суд. Суд должен состоять 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 понятия «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 (Статья 2).

Третье Приложение регламентирует действия, направленные на сокращения 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, которые содержат 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 [345].

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 со Статьей IX (1). 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 [346].

Консультативные стороны Антарктического договора 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:

– Согласованные меры для сохранения антарктической фауны и флоры (1964);

– Соглашение для сохранения антарктических тюленей (1972);

– Соглашение о сохранении антарктического морского животного мира (1980);

– Соглашение о минеральных ресурсах (1988)[347].

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 Статьи VIII устанавливаются специальные районы по охране флоры (англ. – Specially Protected Areas (SPAs).

---

[345] См.: Приложение I к MARPOL 73/78.

[346] В качестве примера можно привести закон США «О Консервации в Антарктике» 1978 г. (англ. – Antarctic Conservation Act. 16 U.S.C., § 2401–2412). Закон 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 10 000 $ и тюремное заключение сроком до одного года).

[347] В силу не вступило.

Конвенция «О консервации Антарктических тюленей» (англ. – The Convention for the Conservation of Antarctic Seals (CCAS) вступила в силу в 1978 г.[348]. Конвенция установила ограничения по промыслу тюленей и закрытые сезоны для лова. В Статье 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 конвенционных нормам правил в своих национальных законах[349].

Конвенция о консервации живых ресурсов Антарктики 1980 г. (англ. – The Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources (CCAMLR). CCAMLR была разработана в качестве сдерживающего фактора возросшей активности по вылову криля, начавшегося в начале 1970 г.[350]. 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 сохранение 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», 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 приарктических государств, регламентация судоходства основывается на нормах внутреннего законодательства России, США и Канады.

Северный морской путь

Северный морской путь проходит примерно между 65-й и 74-й параллелями, частично по узким мелководным и быстро замерзающим проливам [351].

Трудно сказать, что именно понуждало многих исследователей (не являющихся 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

---

[348] Текст Конвенции см.: http://www.antcrc.utas.edu.au/opor/Treaties/antseal.html.

[349] Duncan French, Sustainable Development and the 1991 Madrid Protocol to the 1959 Antarctic Treaty: The Primacy of Protection in a Particularly Sensitive Environment, (1999), vol. 2:3, JIWLP.

[350] Криль является одним из основных источником пищи для многих обитателей Антарктики: китов, тюленей, птиц и рыб.

[351] Брилиант Л.А. География морского судоходства. М.: Транспорт, 1983, с. 104.

поиск пути между Северной Европой и Тихим океаном начался потому, что до открытия Суэцкого (1869 г.) и Панамского (1914 г.) каналов путь между двумя полушариями был чрезвычайно долгим и изнурительным процессом, а необходимость плавания у мыса Доброй Надежды в Южной Африке или у Мыса Горн в Южной Америке делала риск неблагополучного исхода такого путешествия чрезмерно великим. Так это или нет, но без здорового авантюризма и стремления быть первыми вряд ли были 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. пятнадцать голландских моряков под предводительством Якова Хиимскерка (Jacob van Heemskerck) и Уильяма Баренца (Willem Barents) попытались пройти Северо-восточным путем, но сумели достичь только берегов о. Новая Земля. К концу XVI столетия 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 [352]. 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.[353]. Позднее, после экспедиции Ивана Федорова и Михаила Гвоздева, первых из европейцев, увидевших Аляску, географические очертания этого региона приобрели близкие к современным очертания.

Но это было только начало освоения пути с запада к Тихому океану. Практически десять лет длилась Великая полярная экспедиция (1733–1743 гг.) под руководством Беринга. Она принесла России более шестидесяти 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 были возобновлены Россией почти тридцать 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 единожды впоследствии предпринимались попытки пройти северо-восточным путем (рис. 3.15.6) 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

---

[352] Ныне Ямало-Ненецкий автономный округ Тюменской области.

[353] Витус Беринг (Vitus Bering), голландец по происхождению, офицер российского военно-морского флота, 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.

заливе[354]. 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[355].

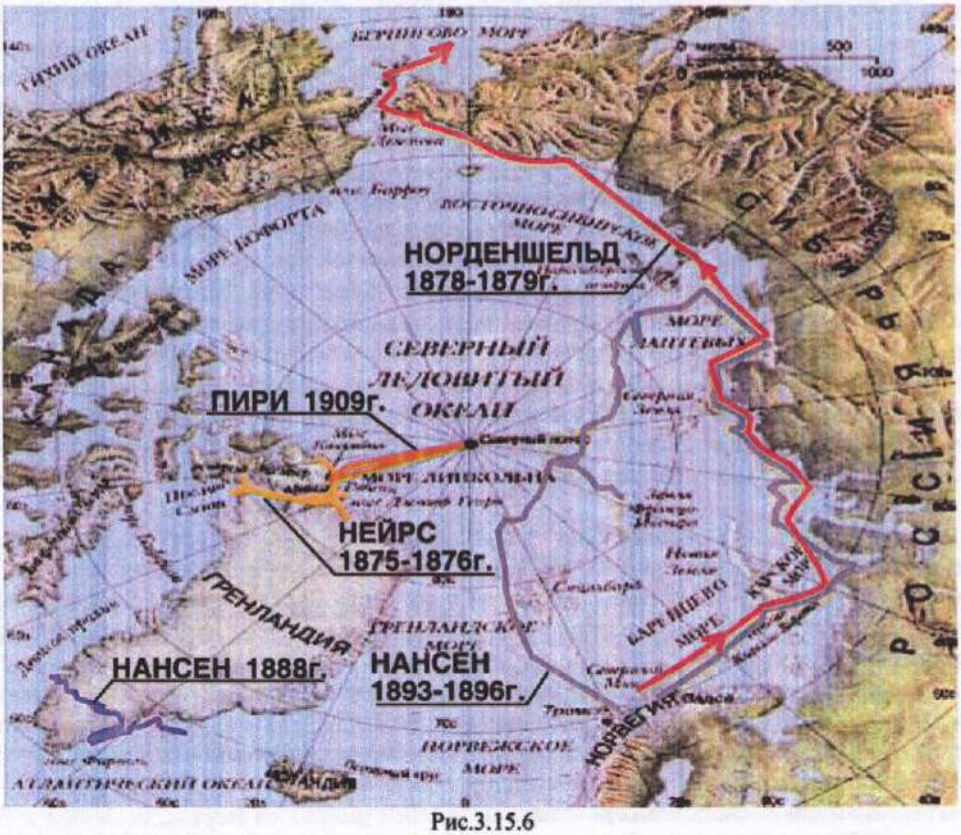


Рис.3.15.6

В следующей экспедиции он 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.

1 августа 1878 г., имея на борту интернациональную команду[356], он отправился в экспедицию на китобойном пароходе «Вега»[357], дошел до Диксона (устья Енисея), от-

---

[354] Н. Норденшельд нашел там удобную гавань и назвал ее Порт-Диксон. В настоящее время весь остров называется Диксон.

[355] Открытый в Енисейской губе остров был назван Норденшельдом островом Сибирякова, в честь А. Сибирякова, предоставившего большую часть средств на снаряжение этой экспедиции.

[356] Сделанный из дуба промысловый китобойный пароход «Вега» имел водоизмещение 357 т, паровую машину мощностью 60 л.с. и, кроме того, парусное оснащение.

[357] Всего команда насчитывала 30 человек. Среди них, помимо Норденшельда, в состав экспедиции вошли шведы: зоолог А. Стуксберг и ботаник Ф.Чельман, геофизик А. Ховгард (датчанин), гидрограф Д. Бове (итальянец), доктор Э. Альмквист (швед). Русское Географическое общество направило в экспедицию поручика русской гвардии лейтенанта Оскара Нордквиста. Он принимал деятельное участие в зоологических и других научных наблюдениях и служил переводчиком; оказал большую помощь экспедиции в общении с чукчами во время зимовки «Веги».

куда 10 августа отправилась 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, «Вега» вошла в Берингов пролив[358]. Путь был преодолен в две навигации. Считается, что впервые за одну навигацию Севморпуть был пройден советской экспедицией по руководством О.Ю. Шмидта на ледокольном пароходе «Сибиряков» в 1932 г.[359].

Россия начала готовиться к этому событию задолго до плавания «Сибиряков». Еще в начале XX столетия 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 экспедиции для обследования полуострова Канина и Чешской губы, начата систематическая съемка Белого моря.

Были также предприняты усилия по строительству ледокольного флота[360] и привлечению средств иностранных инвесторов для освоения северных территорий[361], навигационно-гидрографическому обеспечению возможных маршрутов[362] и их поисково-спасательному обеспечению[363].

Кроме навигационно-гидрографического и технического оснащения, Россия предпринимала усилия и по правовому обеспечению судоходства на СМП 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 было продолжено в годы советской власти. Декретом № 1606 и Постановлением СНК СССР № 1873 от 17 декабря 1932 г. было учреждено Главное управление Северного морского пути (ГУСМП), которому была поставлена задача проложить окончательно морской

---

[358] См. http://www.nlr.ru:8101/exib/Norden/.

[359] См. Военно-морской словарь. М.: Воениздат, 1990, с. 385. Новый иллюстрированный энциклопедический словарь. Большая Российская энциклопедия. М., 2000, с. 648.

[360] 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.

[361] Учреждена англо-норвежская компания «Сибирское акционерное общество пароходства, промышленности и торговли», которая в 1912–1917 гг. предприняла несколько рейсов торговых судов через Карское море в арктические поселения России.

[362] В 1913 г. была построена первая в Арктике метеорадиостанция в Югорском шаре.

[363] 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.

путь от Белого моря до Берингова пролива, оборудовать этот путь, держать его в исправном состоянии и обеспечить безопасность плавания по этому пути [364].

С 1933 по 1941 гг. в арктических морях было организовано более 80 гидрографических экспедиций. По результатам их работ было издано 38 морских навигационных карт и необходимые руководства для плавания. К началу Великой Отечественной войны на трассе СМП уже 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 СМП, а также появились описания по средствам навигационного оборудования.

За годы военных навигаций (1941–1945 гг.) перевозки по СМП увеличились вдвое, а завоз грузов морем в Якутию увеличился в пять раз. С 1933 по 1945 гг. было выполнено более 170 тыс. км промера. К концу 1945 г. на трассе СМП действовало уже порядка 1000 различных средств навигационного оборудования[365].

В послевоенный период и до начала 60-х годов прошлого столетия СМП формируется как многопрофильное учреждение, осуществляющее весь комплекс работ по организационному, навигационно-гидрографическому, транспортно-экспедиционному и лоцманскому обеспечению арктической навигации. К концу 80-х годов 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 СМП входило в ведение Минморфлота СССР. 20 августа 1991 г. в соответствии с указом № 66 Президента Российской Федерации все арктические структурные подразделения Гидрографического предприятия по состоянию на 1 сентября 1991 г. были переданы в ведение Министерства транспорта РФ (с 1999 г. – Государственное унитарное гидрографическое предприятие Министерства транспорта Российской Федерации). В 1994 г. Правительством РФ было принято постановление [366] 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 1999 г. с принятием Кодекса торгового мореплавания РФ[367] навигационно-гидрографическое обеспечение на трассах Северного морского пути, осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (т.е. Министерством транспорта РФ). Министерство транспорта РФ в соответствии с российским законодательством осуществляет контроль соответствия судоходных компаний и судов (за исключением организаций рыбопромыслового комплекса и судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, а также судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс), требованиям международных правил, стандартов и норм, в том числе Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения морской среды и меморандумов о взаимопонимании, о

---

[364] Для навигационно-гидрографического обеспечения плавания судов по трассе СМП в составе ГУСМП приказом № 146 от 25 июня 1933 г. образовано Гидрографическое управление ГУСМП при СНК СССР с районом деятельности от о. Новая земля на западе до Берингова пролива на востоке.

[365] http://www.spb-business.ru/show.php?directory=487.

[366] «О мерах по совершенствованию управления Северным морским путем от 19 июня 1994 г.» (см. дополнение 1-1996 к сборнику «Морское законодательство РФ»). СПб.: ГУНИО МО РФ, 1997.

[367] Статья 5 (4) Кодекса торгового мореплавания РФ от 30.04.99 № 81-ФЗ.

контроле со стороны государства порта. Кроме того, Министерство транспорта РФ, в том числе в том, что касается морского транспорта СМП:

1) организует государственный надзор за соблюдением законодательства РФ в области безопасности мореплавания и охраны морской среды в российских морских торговых портах;

2) организует создание и функционирование объектов и средств обеспечения безопасности мореплавания в акваториях морских портов (за исключением рыбных) и на подходе к ним;

3) осуществляет общее руководство операциями по спасанию людей и судов, терпящих бедствие на море, по ликвидации разливов нефти, нефтепродуктов и других вредных веществ в море;

4) организует при выпуске судов из морских портов (за исключением рыбных) контроль их технического состояния и соответствия международным требованиям и требованиям законодательства РФ, в том числе по вопросам пожарной безопасности;

5) участвует в организации и проведении работ по сертификации оборудования, изделий и технологий для судовых ядерных установок, радиационных источников и пунктов хранения ядерных материалов и радиоактивных веществ в соответствии с законодательством РФ;

6) выдает разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже судами, плавающими под иностранным флагом;

7) содействует развитию Северного морского пути; осуществляет государственный надзор за судоходством по Северному морскому пути, обеспечивает навигационную, гидрографическую и гидрологическую обстановку в Арктике;

8) выдает разрешения на проводку судов по Северному морскому пути;

9) координирует вопросы, связанные с завозом морем грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;

10) регулирует в пределах своей компетенции вопросы найма и трудоустройства моряков на суда, плавающие под иностранным флагом;

11) осуществляет руководство и контроль деятельности администраций морских портов (за исключением рыбных);

12) осуществляет методическое руководство и контроль деятельности организаций морского транспорта по выполнению международных договоров РФ в области охраны морской среды и требований природоохранительного законодательства РФ;

13) вносит в установленном порядке представления об утверждении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути;

14) проводит работу, направленную на увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных перевозок через российские морские порты;

15) устанавливает на основе международных требований правила выдачи морякам дипломов и подтверждений к ним, квалификационных и специальных свидетельств специалиста, осуществляет контроль за выполнением этих требований;

16) осуществляет государственное управление использованием атомной энергии на морском транспорте, а также ведомственный учет и контроль ядерных материалов и радиоактивных веществ; разрабатывает и реализует меры по обеспечению безопасности при использовании атомной энергии;

17) участвует в предупреждении, выявлении и пресечении ядерного терроризма и ликвидации (локализации) его последствий на ядерно-опасных и радиационно-опасных объектах морского транспорта;

18) проводит во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти мероприятия по защите морского торгового судоходства от

актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности мореплавания[368].

С точки зрения положений КМП-82, СМП в зависимости от маршрута может проходить в открытом море[369], 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[370] или «специальный правовой режим в исторических проливах» противоречит положениям КМП-82[371].

Созданный Россией и Советским Союзом Северный Морской путь представлял собой сложный научно-производственный комплекс, который обеспечивал судоходство на акваториях 6 из 13 морей, омывающих побережье России, и безопасные условия доставки грузов в 12 арктических портов и порядка 80 пунктов рейдовых выгрузок. Протяженность береговой линии материка и островов, обслуживаемых СМП, включая Землю Франца-Иосифа в Баренцевом море и северную часть Берингова моря до бухты Провидения, составляет соответственно 19 106 км и 21 283 км[372].

Правовой режим организации эксплуатации СМП складывается из многочисленных норм российского морского законодательства, а также норм закона «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации», положений федеральных целевых программ (ФЦП) «Мировой океан», «Модернизация транспортной системы России», «Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г.» и некоторых других действующих нормативно-правовых документов.

Северный морской путь в соответствии с федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определяется как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике.

Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с упомянутым законом, другими федеральными законами, международными договорами РФ и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными правительством Российской Федерации и публикуемых в Извещениях мореплавателям[373].

---

[368] Положение о Министерстве транспорта РФ. Утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации № 1038 от 30 декабря 2000 г.

[369] И в этом случае СМП 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 СМП, зафиксированное в современном российском законодательстве, представляется неприменимым к пространствам открытого моря.

[370] См., например, Однопозов П.С. Международно-правовой режим арктических пространств. Правоведение № 4 1973 г., с. 78–82. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г. и Маковский А.Л. Морское право. М., 1976, с. 49–50.

[371] См., например: Бараболя П.Д. Военно-морской международно-правовой справочник. М.: Воениздат, 1977, с. 64; Khananev I.V. Sovetskii Soiuz i pravovoi status Severnogo morskogo puti in A.P. Movchan and T.I. Spivakova (eds) Sovetskoe gosudarstvo i mezdunarodnoe morskoe pravo 1977, p. 64.

[372] Длина от Карских ворот до Бухты Провидения – 5600 км. Продолжительность навигации – 2–4 месяца (на отдельных участках только с помощью ледоколов)..

[373] Статья 14 Закона РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне российской федерации» № 155-ФЗ от 31 июля 1998 г.

Согласно действующим Правилам плавания по трассам Северного морского пути 1990 г.[374], границы СМП, определяются исходя из местоположения пригодных к ледовой проводке судов трасс, расположенных в пространствах, прилегающих к российскому побережью [375]. Крайние пункты трасс СМП ограничиваются: на западе – западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, на востоке – в Беринговом проливе параллелью 66° с.ш. и меридианом 168°58′37″ з.д. Функциональные границы СМП включают покрываемые льдом районы в юго-восточной части Баренцева моря и в Беринговом море (Анадырский залив).

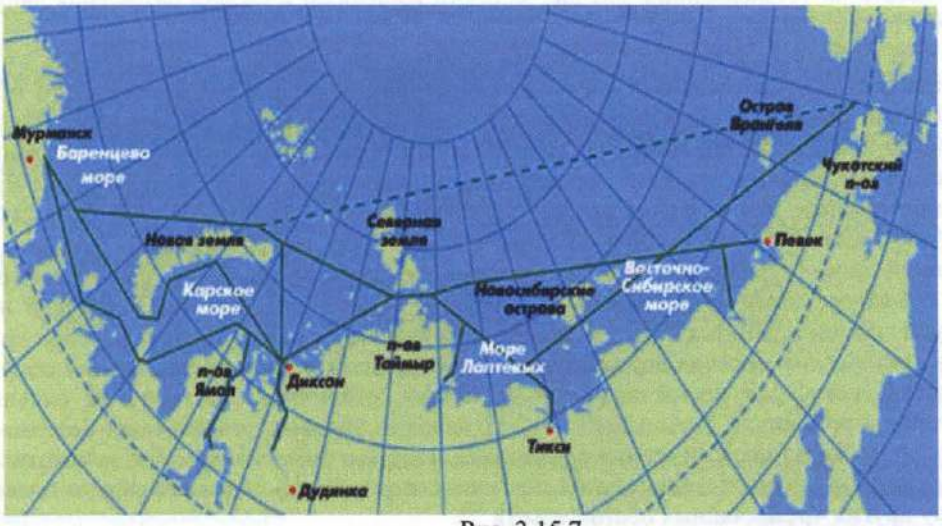


Рис. 3.15.7

Правила регулируют судоходство по СМП в целях обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, что, в принципе, не противоречит положениям Статьи 211 КМП-82 только в том, что касается предотвращения загрязнения с удов.

Обязанность регулировать судоходство, по СМП, возложена на специальные российские навигационные службы – Штабы морских операций, которые субординационно связаны с Администрацией СМП. Штаб морских операций западного района СМП функционирует круглогодично и базируется в порту Мурманск (ранее находился на о. Диксон); штаб морских операций восточного района СМП размещается в порту Владивосток. Операторами перевозок по СМП являются: Мурманское, Северное, Арктическое, Дальневосточное, Приморское морские пароходства и судоходная компания «Лукойл-Арктик-Танкер».

Судно, принятое под проводку Штабом морских операций АСМП, может заходить во внутренние арктические воды России, соблюдая при этом действующий правовой режим, установленный законодательными и иными правовыми актами РФ.

---

[374] В настоящее время действуют Правила плавания по трассам Северного морского пути, утвержденные Министром морского флота СССР 14 сентября 1990 г. и введенные в действие с 1 июля 1991 г.

[375] Как показано на рисунке 3.15.7 в зависимости от ледовой обстановки трассы могут проходить как во внутренних морских водах, так и в территориальном море или экономической зоне РФ.

Иностранное судно может осуществлять мирный проход через территориальные воды РФ [376]. Судно, предполагающее следовать по трассе СМП, должно иметь на борту свидетельство о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца за ущерб от загрязнения морской среды [377].

Иностранные суда и военные корабли с ядерными двигателями, а также иностранные суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, в соответствии с Федеральным законом 1998 г. должны иметь на борту соответствующие документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными договорами Российской Федерации, и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разделения движения в территориальном море.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов и охраны 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 российское Правительство.

Вынужденный заход иностранных судов, иностранных военных кораблей или других государственных судов в территориальное море, во внутренние морские воды и в арктические морские порты может осуществляться в силу чрезвычайных обстоятельств, таких как несчастный случай, авария, стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности судна, ледовых условий, угрожающих безопасности судна, буксировки поврежденного судна, доставки спасенных людей, необходимости оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств [378].

Закон 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» запрещает иностранным гражданам и лицам без гражданства, иностранным юридическим лицам, а также не имеющим статуса юридического лица объединениям юридических лиц иностранных государств и международным организациям во внутренних морских водах и территориальном море (в том числе и в Арктике) исследование, разведку и разработку (добычу) водных биологических ресурсов и других природных ресурсов, проведение морских научных исследований, в том числе с борта летательного аппарата, если иное не предусмотрено другими федеральными законами или международными договорами Российской Федерации.

---

[376] Согласно Статье 12 Закона РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне российской федерации» 1998 г., «иностранные суда, иностранные военные корабли и другие государственные суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации».

[377] См. п. 5 Правил плавания по трассам СМП.

[378] 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.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР [379] Совет Министров РСФСР 15 июля 1991 г. утвердил Временные правила выдачи разрешений на проведение научной и экспедиционной деятельности, а также на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР. В соответствии с указанными Правилами, научная и экспедиционная деятельность в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР, могла осуществляться только на основании разрешений, выдаваемых российским правительством [380].

28 марта 2001 г. Правительством РФ было принято Постановление № 249, в соответствии, с которым утверждены новые Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ и принятия по ним решений (далее – Правила 249). Однако на основании указанного Постановления упоминавшиеся выше Временные правила 1991 г. (далее – Правила 400) полностью силы не утратили [381]. Правила 249 определяют:

– содержание запроса на проведение морских научных исследований и порядок его представления (раздел);

– порядок рассмотрения запроса (раздел III);

– основания для отказа в выдаче разрешения на проведение морских научных исследований (раздел IV);

– особенности рассмотрения запросов, направленных (раздел V);

– формы соответствующих документов (см. Приложение 15-3).

---

[379] № 1127 от 5 ноября 1990 г. «О порядке выдачи разрешений на проведение научной и экспедиционной деятельности, а также на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР»

[380] Любые научные и экспедиционные исследования целью решения фундаментальных или прикладных задач, включая исследования природных процессов и явлений, исследования по охране окружающей среды, рыбохозяйственные и другие исследования морской биосферы, исследования минеральных и других неживых природных ресурсов в морских водах, на морском дне и в его недрах, гидрографические и картографические исследования, исследования, связанные с испытанием новых или усовершенствованных технических средств и методов работ (см. п. 2.1 Временных правил выдачи разрешений на проведение научной и экспедиционной деятельности, а также на осуществление туризма в морских районах, прилегающих к северному побережью СССР. Постановление Правительства № 400). В том, что касается научных исследований, в последние годы Россией принят ряд дополнений и изменений в законодательные акты, формирующие морское законодательство государства. Так, в соответствии с Федеральным законом № 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. «О континентальном шельфе Российской Федерации», ***морскими научными исследованиями*** на континентальном шельфе следует считать фундаментальные или прикладные исследования и проводимые для этих исследований экспериментальные работы, направленные на получение знаний по всем аспектам природных процессов, происходящих на морском дне и в его недрах» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 49, ст. 4694; 2001, № 33, ст. 3429 с учетом изменений и дополнений, сделанных на основании Федерального закона № 50-ФЗ от 22.04.2003). Другой Федеральный закон – «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» (№ 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г.) указывает, что научные исследования в исключительной экономической зоне должны состоять из ресурсных исследований неживых ресурсов, их поиска, разведки и разработки, и исследований живых ресурсов (см. Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 51, ст. 6273,. следующие изменения и дополнения, а также Федеральный закон № 48-ФЗ от 22.04.2003).

[381] Были признаны утратившими силу п. 2.1 параграфа 2, параграфы 3–5 раздела I, параграфы 6, 8, 9 раздела II, пункт «в» параграфа 10, параграфы 11, 12 раздела III и раздел IV за исключением исследований в области ресурсов морской биосферы и нежных природных ресурсов.

Статья 25 Федерального закона № 187-ФЗ от 30 ноября 1995 г. «О континентальном шельфе Российской Федерации» [382] и Статья 21 Федерального закона № 191-ФЗ от 17 декабря 1998 г. «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» [383] практически повторяют положения о том, что российским и иностранным заявителям может быть отказано в разрешении на проведение морских научных исследований, если вызывает сомнение исключительно мирный характер этих исследований или если информация о характере или целях указанных исследований является неточной. Указанные законы содержат также как индивидуальные, так и полностью повторяющие друг друга положения. В частности, оба закона предполагают, что отказ может последовать в том случае, если указанные исследования:

– несовместимы с требованиями защиты морской среды, живых или неживых ресурсов [384];

– включают строительство, эксплуатацию или использование искусственных островов, установок и сооружений[385];

– включают привнесение вредных веществ в морскую среду[386];

– создают неоправданные помехи деятельности, проводимой Российской Федерацией в осуществление своих суверенных прав и юрисдикции на континентальном шельфе (в исключительной экономической зоне)[387].

Кроме того, Закон № 50-ФЗ допускает возможность отказа в разрешении на проведение морских научных исследований, если предпринимаемые действия имеют отношение к изучению, поиску, разведке и разработке неживых ресурсов или изучению, разведке и промыслу живых ресурсов; включают буровые работы на континентальном шельфе, использование взрывчатых веществ, пневмоустройств [388].

Российскому или иностранному заявителю может быть также отказано в разрешении на проведение исследований живых ресурсов, если он имеет невыполненные перед РФ обязательства, вытекающие из ранее проведенных исследований живых ресурсов [389].

Наряду с тем, что признается недопустимость отказа в разрешении на проведение морских научных исследований, которые российский или иностранный заявитель предполагает проводить на континентальном шельфе за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, вводится в оборот понятие «районы, в которых по объявлению Правительства РФ ведутся, либо будут вестись региональное геологическое изучение континентального шельфа, поиск, разведка или разработка неживых ресурсов либо изучение, разведка или промысел

---

[382] См. также: Федеральный закон от 22.04.2003 № 50-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "О континентальном шельфе Российской Федерации" в части морских научных исследований».

[383] См.: также: Федеральный закон от 22.04.2003 № 48-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об исключительной экономической зоне Российской Федерации" в части морских ресурсных исследований и морских научных исследований».

[384] Пункт 2 Статьи 25 редакции закона № 50-ФЗ и пункт 1 Статьи 21 закона № 48-ФЗ.

[385] Пункт 4 Статьи 25 редакции закона № 50-ФЗ и пункт 3 Статьи 21 закона № 48-ФЗ.

[386] Пункт 3 Статьи 25 редакции закона № 50-ФЗ и п. 2 Статьи 21 закона № 48-ФЗ.

[387] Пункт 5 Статьи 25 редакции закона № 50-ФЗ и пункт 4 Статьи 21 Закона № 48-ФЗ.

[388] Пункты 1 и 3 Статьи 25 редакции закона № 50-ФЗ.

[389] Пункт 3 Статьи 21 Федерального закона от 22.04.2003 № 48-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон "Об исключительной экономической зоне Российской Федерации" в части морских ресурсных исследований и морских научных исследований».

живых ресурсов» [390]. Информация о таких районах должна публиковаться в Извещениях мореплавателям, что, по-видимому, относит такие районы к «районам временно опасным для плавания», что может служить единственным оправданием претендовать на временный запрет несанкционированного мореплавания и связанных с ним действий, могущих быть квалифицированными как «морские научные исследования».

Правила 249 определяют, что в случае если для проведения морских научных исследований необходимо создание искусственных островов, установок и сооружений, то представление и рассмотрение запросов на их создание, а также принятие по ним решений осуществляются в порядке, определенном Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации». В соответствии со Статьей 24 Федерального закона от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», размещение и использование во внутренних морских водах, в территориальном море РФ научно-исследовательских установок и оборудования любого типа в целях проведения морских научных исследований осуществляется в порядке, предусмотренном указанным законом (имеется в виду необходимость обращения с запросом и получение соответствующего разрешения), при этом данные установки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или компетентной международной организации, которой они принадлежат, а также иметь надлежащие, согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями [391].

Использование судов и иных плавучих средств для научных исследований в морских районах, на которые распространяется юрисдикция РФ и которые отнесены к трассам СМП, должно соответствовать вышеприведенным правилам.

Кроме того, в маршрутах СМП, проходящих в своих территориальных водах, Россия вправе принимать законы и правила, касающиеся мирного прохода через территориальное море, в том, что касается предотвращения загрязнения окружающей среды, безопасности судоходства и регулирования движения судов [392].

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 [393]. При этом про-

---

[390] Статья 25 Федерального закона от 22.04.2003 № 50-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» в части морских научных исследований».

[391] Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 31, ст. 3833 с учетом дополнений и изменений, сделанных Федеральным законом от 22.04.2003 № 49-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» в части морских научных исследований».

[392] Статья 21(1)(а) КМП-82. См. также: Глава VII SOLAS (регулирует меры безопасности относительно перевозки опасных грузов морем, включая упаковку и размещение груза); Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 г.; Международный Кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженный газ наливом 1983 г.; Международный Кодекс морской перевозки опасных грузов 1960г., а также Кодекс безопасной перевозки облученного ядерного топлива, плутония и радиоактивных отходов высокого уровня активности в контейнерах на борту судов (IMF Code).

[393] Статья 41(3) КМП-82.

ход такими коридорами танкеров, судов с ядерными ЭУ и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, может быть ограничен [394].

Установление упомянутых выше коридоров должно соответствовать Общим положениям по схемам движения судов, принятым Ассамблеей ИМО (Резолюция А. 572 (14), Правилам 1(d) и 10 COLREG, а также Предписаниям V/8 SOLAS, дополненным (исправленным) в 1995 г.[395]. Последним установлено, что все принятые системы схем движения судов и являются обязанностью правительства РФ. При этом правительство РФ: действия, предпринимаемые в соответствии с этими системами, должны быть согласованы с международным правом, включая соответствующие положения Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву. 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. Исходя из требований параграфа (d) Предписания V/8, инициатива действий по установлению систем схем движения судов в российских приарктических пространствах заключается в следующем:

1) не должно устанавливать указанные схемы движения судов без согласия заинтересованных государств там, где это установление может подействовать на права этих стран в отношении эксплуатации живых и минеральных ресурсов; окружающую среду или отрицательно скажется на действующую систему судоходства;

2) должно учитывать, что ни одна часть не может быть размещена вдали от территориального моря РФ.

КМП-82 не содержит положений, касающихся установления морских коридоров и схем разделения движения в ИЭЗ или в открытом море. Однако, принимая во внимание общепризнанную компетенцию ИМО и в соответствии с параграфом 3.8 резолюции ИМО А.572(14), правительство, предлагающее новую систему схем движения или дополнения к такой системе, часть которой лежит за пределами его территориального моря, должно проконсультироваться с ИМО в целях возможного утверждения и дополнения ИМО 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 ИМО правил и процедур [396].

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 [397].

Целый ряд международных соглашений[398] дают право России в своих арктических портах проверять содержание сертификатов, подтверждающих соответствие ус-

---

[394] Статья 22(2) КМП-82.

[395] Вступило в силу с 1 июля 1999 г. и практически без изменений перенесено в новую редакцию Главы 5 Конвенции SOLAS в качестве Правила 12.

[396] Принимая во внимание рекомендации параграфа 3.8 о том, что предложения о мерах схем движения за пределами территориального моря должны быть утверждены ИМО, следует также учитывать, что и любая зона безопасности, установленная в Арктике в соответствии со Статьей 60 (5) КМП-82, которая превышает 500 м, должна быть передана ИМО для утверждения.

[397] Статья 39(2)(а) КМП-82.

[398] В рамках ИМО 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.

ловиям 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 СМП к обязательному использованию служб проводки, а также к использованию VTS, то в соответствии с общими принципами использования систем судоходных путей [399] они могут быть обязательными только в районах, находящихся в пределах территориального моря РФ [400].

В соответствии с положениями Статьи 98(2) КМП-82, Россия по маршрутам СМП должна способствовать организации, деятельности и содержанию эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, должна 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 спасательных средств, какие 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[401].

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[402].

Статья 221(1) КМП-82 закрепляет право государств (а значит и РФ, в том числе и на трассах СМП) 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, загрязнение окру-

---

[399] Общие принципы системы судоходных путей и районов и требования к ним содержатся в резолюции ИМО А.648 (16), а руководящие правила для установления службы проводки судов – в Резолюции А.857(20) (англ. – Guidelines for Vessel Traffic Services), введенной в действие 27 ноября 1997 г. взамен аналогичной Резолюции А.578(14) от 20 ноября 1985 г., которая затем была дополнена циркуляционным письмом MSC/Circ.578 «Руководство по найму, квалификации и подготовке операторов VTS». Потому Резолюция А.857(20) состоит из двух Приложений, первое из которых посвящено организационным и функциональным аспектам VTS, а второе – найму, квалификации и подготовке операторов VTS.

[400] См.: Правило V/8-2.

[401] Аварийно-спасательное обеспечение СМП 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.

[402] Как уже отмечалось, после вступления SAR в силу Мировой океан был поделен на 13 регионов, ни один их которых не включает пространства Арктического региона РФ. Что касается соответствия судового оборудования требованиям GMDSS, то арктический (точнее, полярный) регион отнесен к Морскому району А4.

жающей среды нефтью и другими веществами, которые могут вызвать серьезные и вредные последствия.

Кроме того, Россия вправе отнести приарктические моря к особо чувствительным районам [403], особенно уязвимым от морской деятельности[404]. Положения российских правил должны согласовываться с требованиями Статьи 211(6) 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[405].

Специальные обязательные меры могут быть приняты как в отношении самих трасс СМП, так и в части объявления портов и частей района закрытыми для судов. Меры относительно морских трасс в таких районах должны согласовываться с Генеральным Руководством ІМО 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 СМП 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 5 300 000 линейных километров съемки рельефа дна. Комплект созданных на основе этой съемки морских карт на трассы СМП 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. Установлено вдоль трасс Северного морского пути 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[406].

Распад Советского Союза оказал губительное воздействие на арктическую морскую транспортную систему. Востребованность транспортировки грузов по северным акваториям оказалась на уровне 25–30 % ее потенциала [407]. После 1999 г. практически прекратилась модернизация технического оборудования портов, состояние навигационно-гидрографического обеспечения на всех трассах СМП можно оценить как аварийное,

---

[403] Таким районом объявлен, например, Большой Барьерный риф.

[404] 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 ІМО в 1991 г. Руководство определяет особо чувствительные районы как районы, которые требуют особой защиты через действия ІМО, т.к. особенности экологических, социально-экономических или научных характеристик таковы, что такие районы особо уязвимы от морской деятельности.

[405] Упомянутая Статья 211(6) КМП-82 не дает специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды.

[406] См. http://www.spb-business.ru/show.php?directory=487.

[407] См. http://www.oceaninfo.ru/content/project8.htm.

поскольку не может гарантировать безопасность мореплавания, гидрографический флот фактически прекратил систематические промерные работы, а аварийно-спасательная служба была свернута [408].

Процесс «тотальной приватизации», начавшийся в России в начале 90-х годов XX столетия, пытались распространить и на СМП, например, путем создания Банка реконструкции и развития Арктики или РАО «Севморпуть», однако, по решению Президента РФ, принятому в 2000 г., СМП остался под управлением структурного подразделения Минтранса РФ – администрации Севморпути, а атомные ледоколы были переданы государством в доверительное управление ОАО «Мурманское морское пароходство» сроком на 10 лет [409].

Следует признать, что, несмотря на то, что некоторые маршруты СМП – значительно более короткий путь из Северной Атлантики в Северную часть Тихого океана[410], вряд ли следует рассчитывать, что СМП в ближайшее время станет трансконтинентальной морской магистралью с потенциалом до 10 млрд. долларов в год [411].

С другой стороны, логика развития мировой транспортной системы неразрывна с освоением природных ресурсов и, в первую очередь, месторождений углеводородного сырья. В Арктике запахло нефтью. Уже сегодня можно выделить районы промышленной разработки потенциально нуждающиеся в транспортном обеспечении:

– нефтяные месторождения Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции;

– газоконденсатные месторождения полуострова Ямал и нефтяные в районе Обской губы;

– нефтяные и газоконденсатные месторождения шельфа Баренцева моря.

Уже разведанные запасы нефти [412] и их возможные перспективы прямо указывают на возможные объемы добычи, а значит и возрастания потребности в перевозке нефти, необходимости наличия современного танкерного флота и его всестороннего обеспечения, включая ледокольную проводку. Принято считать, что эксплуатация ле-

---

[408] Вместе с тем, нельзя не отметить, что работы были полностью прекращены. В соответствии с приказом Министра транспорта РФ № 75 от 5 октября 1994 г. «О реализации постановления Правительства РФ о мерах по совершенствованию управления Северным морским путем» и Постановления Правительства РФ № 237 от 7 марта 1995 г. «О проведении работ по использованию навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС в интересах гражданских потребителей» была принята программа, предусматривающая внедрение новейших технологий в области обеспечения безопасности мореплавания на трассах СМП. В 1995 г. было создано цифровое картографическое производство, положено начало созданию Арктической электронной картографической навигационной информационной системы ECDIS ТРИС-100W, соответствующей требованиям стандарта S-52 ИМО. В 1999 г. завершен первый этап создания банка данных ЭНК на СМП. Все основные трассы СМП были перекрыты электронными навигационными картами масштаба не мельче 1:7 00 000, а проливы и устьевые участки рек Енисей, Обь и Колыма – ЭНК масштабов 1:10 000–1:200 000.

[409] Банько Ю. Нефтегазовая реанимация. Нефть России, октябрь, 2000.

[410] Например, вдвое короче от Гамбурга до Иокагамы, чем через Индийский океан. Считается, что грузоотправитель может ускорить доставку груза на 10 суток по сравнению с транспортным маршрутом через Индийский океан и получить прибыль за каждый рейс в размере 50 тыс. долларов.

[411] Именно такой оборот необходим для превращение СМП в трансконтинентальную магистраль. По некоторым оценкам, объемы перевозок грузов по СМП за последние 20 лет сократились в 4 раза. В последние годы грузопотоки стабилизировались в объеме 1,7 млн т в год (максимальный объем перевозок грузов в 1987 г. был 6,6 млн т).

[412] Сейчас в регионе разведанные запасы оцениваются в следующих цифрах: 62,5 трлн кубометров газа, 9 млрд тонн нефти (шельф), на берегу – 3,5 млрд тонн нефти. Все вместе это составляет 25–30% мировых запасов углеводородов.

доколов становится рентабельной при грузопотоке 4–5 млн. т, а только «ЛУКОЙЛ» в будущем планирует добывать и ежегодно вывозить морским путем через Варандейский нефтеналивной терминал 20–25 млн. т нефти. «Газпром» вместе с иностранными компаньонами в лице американской компании «Conoco», норвежской «Norsk Hydro», финской «Fortum» и франко-бельгийской «TotalFina Elf» планируют инвестировать в разработку Штокмановского газоконденсатного месторождения несколько миллиардов долларов.

Таким образом, перспективы реального оживления СМП связаны с деятельностью нефте- и газодобывающих компаний, которые не только ведут разведку и добычу углеводородов в западном районе Арктики, но и строят танкерный флот.

Северо-западный проход

Под Северо-западным проходом (далее – СЗП), 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[413].

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 экспедицию и тоже был вынужден дрейфовать во льдах Арктики в течение следующего года. Вместе с тем, считается, что впервые морским путем пройти СЗП удалось только полвека спустя, когда норвежский исследователь Р. Амундсен (Roald Amundsen) совершив плавание на корабле «Gjoa» в течение 1903–1906 гг. [414].

Известно, что по решению канадского правительства в 1940–1942 гг. был совершен поход из Ванкувера в Галифакс, который занял примерно 28 месяцев и примечателен был тем, что мореплавание осуществлялось одной экспедицией в обоих направлениях. Коммерческое использование СЗП началось только в 1969 г., когда на Аляске были обнаружены значительные запасы нефти.

Правовой статус СЗП не определен ни одним из действующих международных соглашений, однако в виду того, что маршрут проходит в пределах территориальных вод Канады, на него распространяется ее суверенитет. Канады считает правомерным применять к транзитным судам особый контроль, включая получение предварительного разрешения на проход, с чем длительное время не соглашаются США, полагающие,

[413] Например, Мартин Фробишер (Martin Frobisher), Джон Дэвис (John Davis), Генри Хадсон (Henry Hudson) и Уильям Баффин (William Baffin).

[414] См. рис. 3.15.8.

что плавание СЗП представляет собой транзитный проход в том виде, в котором он закреплен в действующем международном праве [415].

Рис. 3.15.8.

Представляется, что в большей степени в демонстрационных целях в 1952 и 1957 гг. суда Береговой охраны США предприняли поход СЗП без получения предварительного согласия канадского правительства. 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 совершили переход СЗП, не получая разрешения канадских властей.

В 1970 г. Канада расширила свои территориальные воды с 3 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 [416].

В августе 1985 г. США направили СЗП ледокол «Полярное море» (англ. –«Polar Sea»), после чего последовал обмен нотами и довольно значительное напряжение в отношениях между двумя государствами. В ноте от 21 мая 1985 г. правительство Канады подтвердило свою позицию о том, что воды Арктического архипелага [417] находятся под

[415] Roach and Smith. Excessive Maritime claims. US Naval War Callege. International Law Studies. Vol. 66, p.207.

[416] Donald R. Rothwell. «The Canadian – U.S. Northwest Passage Dispute: A Reassessment» (1993) 26 Cornell International Law Journal, p. 331–372.

[417] Имеется в виду географическое определение группы островов полярной территории Канады.

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 [418].

В январе 1988 г. обе стороны подписали Соглашение о сотрудничестве в Арктике. В соответствии с этим документом стороны согласились координировать усилия по изучению Арктики и предпринимать совместные усилия по организации и обеспечению судоходства своих ледокольных судов в прибрежной арктической зоне. США не признали притязания Канады на суверенитет в полярных пространствах, однако, согласились с требованиями Канады относительно необходимости получения разрешения на прохождение через канадские воды своих ледоколов.

Хотя в навигационно-гидрографическом и поисково-спасательном отношениях СЗП можно считать вполне освоенным, коммерческого развития, связанного, прежде всего, с транспортировкой нефти из Аляски в восточно-американские порты, данный маршрут пока не получил.

ГЛАВА 4.
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС МОРСКИХ ОБЪЕКТОВ

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 – челнока, последовали другие открытия и изобретения, история которых насчитывает уже более 6000 лет.

Если только попытаться перечислить названия средств передвижения по воде, изобретенных человечеством, то даже весьма беглое перечисление представит собой 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.

К блестящим примерам парусного судостроения следует отнести шхуны, строительство которых началось примерно в 1628 г. в Северной Европе [282, с. 60]. В середине XIX в. появились суда, получившие название «чайный клипер» а в конце XIX столетия в Европе и Северной Америке стали строить «винджаммеры», которые, по-видимому, следует признать наивысшим достижением парусного

[418] Roach and Smith. Excessive Maritime claims. US Naval War Callege. International Law Studies. Vol. 66, p.209–211.

судостроения[419].

Изобретение паровой машины не прижилось в судостроении мгновенно[420]. Поначалу конструкторы вовсю 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 до проката, от примитивного корпусного набора до водонепроницаемых переборок.

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 проч.). Возросли мощность и размеры[421], 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 или 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, корабль научно-исследовательский, гидрографический, авианесущий, – 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, объект к категориям, правовой статус которых зачастую различен[422]. В рассматриваемом нами случае терминологическая неопреде-

---

[419] Российский винджаммер «Крузенштерн» известен и сегодня своим первенством в многочисленных международных парусных регатах.

[420] 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 [233, с. 76].

[421] Например, только в танкерном флоте за столетие (с 1886 г. по 1976 гг.) дедвейт судов увеличился с 3000 до 550 000 т.

[422] По мнению некоторых ученых (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. – В кн.: Советский ежегодник международного права, 1968. М.: Наука, с. 132–158; Перетерский И.С. Вопросы воздушного права. М.-Л.: Госиздат, 1990, с. 152), терминология, применяемая в международных

ленность объекта не дает возможности говорить о точном содержании обозначаемого им понятия [423].

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 его обозначения использовали практически одни и те же термины («судно» и «корабль») и однообразием их толкования не отличаются. Конвенция ООН по морскому праву дополняет этот перечень терминами «подводные лодки и другие подводные транспортные средства» [14, Статья 20], которые по существу ни одна из известных конвенций не детерминирует.

Конвенция по 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. Статья 2 указанной Конвенции исключает из рассматриваемого понятия:

а) военные корабли; или

б) суда, принадлежащие государству или эксплуатируемому им, когда оно используется в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей; или

в) суда, выведенные из эксплуатации или поставленные на прикол [284].

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (MARPOL-73/78) понятием «судно» охватывает «...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» [11, с. 313]. Это же определение в точности повторяет и Договор об Антарктике 1959 г. (Статья 1, п. «g» Приложения IV к Протоколу об Охране Окружающей Среды к Договору об Антарктике).

Иначе этот термин трактуется в МППСС 1972 г. «Слово "судно", – говорится в правилах, – 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

актах, не может быть отнесена только к области юридической техники. Другой автор, В.И. Евтинов указывает на то, 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. В кн.: Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1977, с. 125).

[423] Н.Н. Смыслова точность употребляемого термина связывает с большим методологическим и практическим значением для отражения соответствующего понятия (см.: Смыслова Н.Н. К вопросу о правовом содержании понятия «воздушное судно». В кн.: Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1980, с. 100), а Г.В. Игнатенко считает, что термин выступает в качестве лингвистического способа раскрытия понятия, являющегося «логически оформленной мыслью о предмете» (см.: Игнатенко Г.В. Международное право и социальный прогресс. М.: Международные отношения, 1975, с. 109).

Конвенция ООН 1982 г.

В Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. сказано: «Судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов» (Статья 1). Статья 1 Конвенции о минимальных нормах на торговых судах 1981 г. применяется к любому морскому судну, находящемуся в государственном или частном владении, которое занято перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях или используется для любых других коммерческих целей.

Применительно к Конвенции «О международной организации морской спутниковой связи» (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 (Статья 1, пункт f).

Международная Конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 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» (Статья 1).

Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. исходит из совсем иного критерия и дает понятие судну исходя из района его использования. Так, в Статье 2 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» (Статья 1, пункт 3).

В Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросом отходов и других материалов 1972 г. для объяснения рассматриваемого понятия вводят еще один термин – «водный транспорт», который сам по себе нуждается в объяснении. В частности, Статья 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, то есть, не давая определения «судна», исключают из оборота применения те из них, на которые положения конвенции или договора не распространяются. Так, Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, не применяется к военному кораблю; судну, принадлежащему государству или эксплуатируемому им, когда оно используется в качестве военно-вспомогательного либо для таможенных или полицейских целей; а также к судну, выведенному из эксплуатации или поставленному на прикол (Статья 2).

Упоминавшаяся выше Конвенция о минимальных нормах на торговых судах 1981 г. не должна применяться: к морским буксирам, 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» [424].

Двусторонние соглашения, которые заключены или заключались иностранными государствами с СССР или с Россией, в своем большинстве при определении «судна» исходят из его функциональной предназначенности. Если, например, проанализировать те из них, которые объединены общей проблематикой облегчения международного судоходства, то представляется очевидным, что и они не отличаются единообразием в толковании исследуемого понятия и в основном связывают интересующий нас объект с местом или порядком его регистрации. Так, например, по смыслу Статьи 2 Соглашения между правительством РФ и правительством Египта о сотрудничестве в области морского транспорта (аналогичное соглашение подписано с Францией), «судно Договаривающейся Стороны» означает любое торговое судно, зарегистрированное на территории, соответственно, Российской Федерации или Арабской Республики Египет и плавающее под флагом одного из этих государств в соответствии с его законодательством. В российско-эстонском и российско-литовском соглашениях о торговом судоходстве (Статья 1) наряду с внесением в судовой реестр упоминается и другой соответствующий официальный перечень (однако более точного описания этого документа не приводится)[425], а в Статье 1 российско-украинского соглашения 1993 г. речь идет не о регистрации, а внесении судна в судовой реестр. Не однозначен вопрос и с местом регистрации судов. Так, советско-марокканское, советско-британское и советско-итальянское соглашения о морском торговом судоходстве указывают на необходимость регистрации судов не в национальном регистре, а в одном из портов договаривающихся сторон.

Абсолютное большинство из международно-правовых норм, проанализированных в рамках настоящей работы, избегают ссылок на отнесения 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 включало в понятие «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 являются положения советско-американского соглашения по некоторым вопросам морского судоходства, относящее к «судам» не только зарегистрированные, но и незарегистрированные суда[426]. Так, Статья 1 упомянутого соглашения под «судном» понимает, не только суда, плавающие под флагом одной из сторон, зарегистрированные на их территории, но и незарегистрированные, которые используются:

а) для коммерческого морского судоходства,

б) учебных целей торгового флота,

в) гидрографических, океанографических, метеорологических исследований или исследований магнитного поля Земли и в гражданских целях [427].

Пожалуй, наиболее полную классификацию интересующих нас морских объектов, правда, военного предназначения, дают так называемые двусторонние соглашения

---

[424] Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания. Л.: ГУНиО МО СССР, 1988, с. 394.

[425] См., соответственно, Постановление правительства РФ от 27 апреля 1993 г. № 391 и от 11 января 1993 г. № 21.

[426] По-видимому, основой для определения послужил параграф 2101 американского Морского Свода, который также допускает использование незарегистрированных судов.

[427] См. пункт «а» Статьи 1.

по предотвращению инцидентов на море. В частности, российско-американское соглашение дает следующую характеристику морских объектов, являющихся предметом его регулирования:

«Корабль» означает:

а) боевой корабль, принадлежащий Вооруженным Силам Российской Федерации или Вооруженным Силам Соединенных Штатов Америки, 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 Российской Федерации или Вооруженным Силам Соединенных Штатов Америки 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 известных соглашений по предотвращению инцидентов, заключенных Россией с 14 странами, несколько отличаются положения Статьи 1 российско-японского договора от 13 октября 1993 г., где каждая из сторон по-своему описала объекты, подпадающие под объект регулирования. В частности «Корабль» означает:

а) применительно к Российской Федерации:

– боевой корабль, принадлежащий ее Вооруженным Силам, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли Вооруженных Сил Российской Федерации, находящийся под командованием офицера, состоящего на службе Правительства Российской Федерации, фамилия которого включена в соответствующий список военнослужащих, укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военной дисциплине;

– вспомогательное судно, принадлежащее ее Вооруженным Силам и имеющее право нести флаг вспомогательных судов Вооруженных Сил Российской Федерации;

б) применительно к Японии:

– судно, принадлежащее ее Силам самообороны, имеющее внешние знаки, отличающие суда Сил самообороны, находящееся под командованием лица, состоящего на службе Правительства Японии, фамилия которого включена в список офицеров Сил самообороны, укомплектованное экипажем, подчиняющимся дисциплине Сил самообороны.

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. Но и здесь перечень исключаемых объектов не является универсальным. Например, соглашение России (1996 г.) с Албанией в списке исключений упоминает лишь военные корабли, научно-исследовательские и спортивные суда и прогулочные яхты, а в соглашении с Грузией 1996 г. используется формулировка: «...военные корабли и другие суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, а также спортивные суда и прогулочные яхты» (Статья 1). Соглашение России с Индией о торговом судоходстве исключает из списка объектов своего регулирования «военные корабли, рыболовные и спортивные суда, а также прогулочные яхты», а в российско-

вьетнамском соглашении исключению подвергнуты только военные корабли [428]. Российско-Кубинское соглашение 1992 г. исключает из указанных объектов «суда с ядерными энергетическими установками» [429].

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 № 6114 от 24 апреля 1934 г. «судном» считает всякое плавсредство любого водоизмещения и назначения [430]. 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 [431].

Анализ зарубежных норм показывает, что большинство прибрежных государств в актах, регламентирующих правила плавания или пребывания иностранных судов в своих водах и портах наиболее часто использует термин «невоенное судно» (см., например, законодательство Норвегии, Дании, Китая, США и Австралии и некоторых других стран). В нормах, регулирующих судоходство, как транспортной операции, более употребим термин «торговое судно» [432] и крайне редко – «частное судно» [433].

Из всего перечня объектов, подпадающих, по нашему мнению, под понятие «судно», наибольшей популярностью в национальных нормах зарубежных государств пользуются рыболовные суда. На них ссылается законодательство Колумбии (Декрет № 1681 «О научном лове рыбы» от 4 сентября 1978 г.), Эквадора (Закон о рыболовстве и морской охоте от 30 августа 1961 г.), Гамбии (Закон о рыболовстве 1977 г.), Австралии (Закон о рыболовстве 1952 г.), Новой Зеландии (Закон 1977 г. «О территориальном море и экономической зоне» Новой Зеландии), Бельгии (закон «Об установлении рыболовной зоны» 1978 г.) – всего более чем 65 прибрежных государств[434].

Вместе с тем, 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...» [435]; законодательство Республики Суринам под рыболовным судном понимает судно, используемое в коммерческом отношении или предназначенное для использо-

---

[428] См. Постановление Правительства РФ от 21 мая 1993 г. № 479.

[429] См. Постановление Правительства РФ от 11 ноября 1992 г. № 861.

[430] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992, с. 94.

[431] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992, с. 126.

[432] См., например, Указ Правительства Италии № 1489 от 16 сентября 1939 г.; закон № 185/63 от 18 апреля 1981 г. Финляндии, Постановление Правительства Швеции от 17 июня 1982 г.

[433] Ссм., например, Статью 27 Декрета Президента Перу от 25 июня 1946 г. № 19.

[434] [393]The Law of the Sea: National Legislation on the Exclusive Economic Zone, the Economic Zone and the Exclusive Fishery Zone. United Nations. New York, 1986, p. 103–109.

[435] Статья 2 Декрета-Закона № 68459 «О рыболовных зонах» 1971 г.

вания в коммерческом отношении для морского рыбного промысла, под которым, в свою очередь, понимается:

1) помещение или удержание в воде или подъем или восстановление в прежнее положение рыболовного оборудования, а также других средств для лова или убоя рыбы;

2) любая другая деятельность, в результате которой происходит или может произойти отлов или убой рыбы;

3) любая деятельность, нацеленная на обслуживание или обеспечение рыболовных судов, включая получение, обработку, разделку, хранение, замораживание или транспортировку рыбы [436].

Некоторые страны идут на еще большую детализацию исходя из специфики конкретной рыбопромысловой деятельности. Так, Законодательство Уругвая устанавливает не только понятие рыболовного судна (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» [437]. Статья 1(15) российского закона «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» 2004 г. использует термин «рыбопромысловые суда», к которым относит 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» следует отнести танкер или водолей, подошедшие к борту рыболовного сейнера только с целью пополнения его запасов.

Перечень других определений, связанных с понятием судна в другой функциональной предназначенности, весьма ограничен. В основном речь идет о судах особого рода или обладающих специальными характеристиками. Среди них выделяются:

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» [438]. По смыслу Статьи 2 перуанских Правил входа и пребывания атомных судов в водах страны [439], под «атомным судном» следует понимать любое судно с атомным двигателем или имеющее оборудование, или другие механизмы, использующие эту энергию, или перевозящее ядерные радиоактивные вещества[440]. Статья 3 турецкой Инструкции о проходе иностранных военных кораблей через турецкие территориальные воды под атомными кораблями понимает те, которые работают на ядерной энергии или имеют в

[436] Декрет С-14, регулирующий морской рыбный промысел 31 декабря 1980 г.

[437] Статья 5 Декрета № 540/971 от 6 августа 1971 г.

[438] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Л.: ГУНиО МО СССР, т. I, 1992, с. 410.

[439] Приняты Декретом № 027-77-EM/SG от 16 ноября 1977 г.

[440] Law of the Sea: Bulletin No I, September 1983, p. 41–60.

своем устройстве ядерные вещества, а в соответствии с положениями вьетнамских правил к «ядерным судам» относятся те, которые оснащены ядерными двигателями, перевозящие ядерные вещества или несущие аппаратуру, в которой используются ядерные вещества [441]. Примерно аналогичные положения содержатся в Йеменском законе № 45 от 1977 г., где в Статье 8 говорится об «иностранных судах, использующих атомную энергию или несущих ядерные материалы или другие радиоактивные вещества [442].

2) «***Спасательное судно***». Термин употребляется в достаточно широком диапазоне от приведенного выше до «буксира», хотя и без точного определения. Так, например, под «спасательным» греческий закон понимает всякое плавсредство, снабженное соответствующим оборудованием для оказания помощи на море [443].

3) «***Научно-исследовательское судно***». Законодательство Франции детерминирует «исследовательские» как суда, занятые любой научно-исследовательской деятельностью[444]. Законодательство Швеции подчеркивает, что научно-исследовательским является то судно, которое используется только для некоммерческих целей[445], а перуанские правила от 23 сентября 1976 г. и чилийский Верховный декрет от 22 августа 1975 г., употребляет термин «научное судно», любым иностранным судам, ведущим научные или технические исследования [446].

4) «***Суда, плавающие под флагом ООН, ее специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии***». Этот «вид» упомянут в Статье 93 КМП-82. По смыслу Статьи 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.. В Положении об условиях плавания морских судов по внутренним водным путям Российской Федерации под морским судном понимается судно, имеющее судовые документы и укомплектованное экипажем согласно Кодексу торгового мореплавания. В нем также указано, что оно распространяется на все самоходные и несамоходные морские суда (кроме судов военных, не используемых для коммерческих целей) независимо от их принадлежности, форм собственности и флага, а также на экипажи этих судов.

КТМ СССР 1929 г. понятие «судно» вообще не содержал, в нем только давалась классификация морских судов. Этот пробел в какой-то степени был устранен с принятием КТМ СССР 1968 г. Понятие «судно» он определяет следующим образом: «Под судном в настоящем Кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое:

---

[441] Статья 16 Постановления Вьетнамского правительства от 29 января 1980 г. № 30 «О порядке плавания иностранных судов в прибрежных водах социалистической республики Вьетнам».

[442] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. III, кн. 2. Л.: ГУНиО МО СССР, 1989, с. 226.

[443] Закон 6114 от 24 апреля 1934 г. (См. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992, с. 94.

[444] Закон от 16 июля 1976 г. (с поправками 1986 г. № 86-826) «О морских научных исследованиях». (См. Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981, с. 106.

[445] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981, с. 242.

[446] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. IV, кн. 3. Л.: ГУНиО МО РФ, 1993, с. 192, 228.

1) для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или иного морского промысла, добычи полезных ископаемых, спасания судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и иных плавучих объектов, производства гидротехнических работ или подъема затонувшего в море имущества;

2) несения специальной службы (для охраны промыслов, санитарной и карантинной служб и т.п.);

3) научных, учебных и культурных целей;

4) спорта;

5) иных целей» [447].

По КТМ РФ 1999 г. морские суда подпадают в сферу применения кодекса во время их плавания, как по морским путям, так и по внутренним водным путям; суда внутреннего плавания, 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. КТМ-99 использует несколько терминов: «морские суда», «суда внутреннего плавания», «суда смешанного (река море) плавания», «военные корабли», «военно-вспомогательные суда» и другие «суда, находящиеся в собственности государства». Вместе с тем, Статья 7 дает лишь два определения:

1) под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания;

2) под судами рыбопромыслового флота понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения [448].

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 как в международных, так и национальны нормативных источниках. Не претендуя на полноту освещения этого вопроса, ибо он достоин самостоятельного исследования, автор все же считает необходимым высказать ряд суждений, имеющих непосредственное отношение к предмету настоящего параграфа.

Для начала обратимся с КМП-82. Так, в Статье 20 Конвенции упоминаются подводные лодки и другие подводные транспортные средства, которые по своим конструктивным характеристикам и функциональному назначению способны действовать как в надводном положении, так и в подводной среде [14, с. 10].

Устройство, ныне известное как подводная лодка, впервые появившееся на чертеже итальянского инженера Роберта Вальтурио (1413–1484 гг.), воплотившееся в реальный проект усилиями великого Леонардо да Винчи, было построено голландским механиком Корнелием Ван-Дреббелем и им же испытано на Темзе в 1620 г. История,

[447] Кодекс торгового мореплавания 1968 (КТМ-68). М.: Транспорт, 1993.

[448] Кодекс торгового мореплавания РФ № 81-ФЗ от 30 апреля 1999 г. (в ред. Федерального закона № 59-ФЗ от 26.05.2001).

как и в случае с воздухоплаванием, предопределила военную направленность сделанного изобретения, и уже в 1773 г. построенная американцем Д. Бюшенелем подводная лодка приняла участие в боевых действиях во время борьбы США за независимость [449]. Можно утверждать, что уже в начале нашего века подводные лодки были признаны вполне «законным» средством вооруженной борьбы, так как VIII Гаагская Конвенция 1907 г. признавала возможность использования «самодвижущихся мин» (торпед) как основного оружия подводных лодок. В Декларации Грея и Брайана, представленной правительствам ряда нейтральных государств 1 марта 1915 г., были выдвинуты убедительные доводы против действий германских подводных лодок в отношении невоенных судов, которые получили свое дальнейшее развитие в материалах Вашингтонской Конференции 1922 г. Участники Конференции подтвердили, что подводные лодки не могут быть применены в качестве «истребителей торговли» и отказывались от их использования, поскольку практически невозможно применять подводные лодки, не нарушая общепризнанные нормы международного права.

Лондонский морской договор 1930 г. между Великобританией, США, Францией, Италией и Японией также предусматривал, что подводные лодки должны сообразовываться с нормами международного права, которыми руководствуются надводные суда. Это правило было включено в Лондонский Протокол 1936 г.

Из ныне действующих норм международного права упоминание о подводных лодках содержится в тексте Приложения II к Конвенции о режиме проливов 1936 г. (Монтрё), где указано: «подводными лодками являются все корабли, предназначенные для плавания под поверхностью моря» [450].

Обширной практики использования подводных лодок в коммерческих или научных (невоенных) целях пока не существует, однако, употребление в Конвенции по морскому праву 1982 г. 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.

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, предпринятое в рамках настоящего параграфа, всех указанных выше источников 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 среде в водоизмещающем состоянии; с ис-***

---

[449] Gessner, L., Le droit des nentres sur Mer. 2'ed. Berlin 1876.

[450] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992, с. 113.

пользованием силы ветра или энергии, вырабатываемой судовой энергетической установкой.

Вне зависимости от внутригосударственной классификации, по правовым признакам различают две категории морских судов: военные корабли и невоенные (гражданские) суда. В каждой из названных категорий, в зависимости от назначения и права собственности, на них выделяются следующие видовые 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 т.д. и 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

Одноименная Статья КМП-82, применительно к открытому морю раскрывает содержание статуса через взаимосвязь судна с флагом конкретного государства [451].

«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» [14, Статья 92 (1, 2)]. Что же касается объема полномочий и обязанностей государства, заключаемых понятием «статус», то они зафиксированы в Статьях 94–111 КМП-82.

Прежде чем попытаться раскрыть содержание настоящего параграфа следует оговориться, что как отечественная, так и зарубежная доктрина не однозначна в применяемой терминологии и наряду с понятием «статус» зачастую для обозначения аналогичного понятия использует термин «правовой режим» [452].

---

[451] КМП-82 не исключает возможности использования судов и под флагом международных организаций (ООН или ее специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии), однако статус таких судов, на наш взгляд, Конвенцией не детерминирован).

[452] Так, например, В.Д. Бордунов с соавторами использует термин «правовой режим» (см. .Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988), аналогичная терминология применяется Н.С. Александровой (Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях. Морское право и международное сотрудничество Сборник научных трудов под ред. А.Л. Колодкина), И.Е. Тархановым и В.Н. Михалевым (Международное морское право. Л.: ВМА, 1978). По мнению С.В. Молодцова, термин «правовой статус» в международном праве используется наряду с «право-

На основании исследований, проводимых ранее другими авторами [453] 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, физические характеристики энергетической установки и т.д., а юридическая связь с флагом государства-регистрации, правовое положение судовладельца 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 Статьей 29 КМП-82 (к этой категории отнесены и подводные лодки в надводном положении, соответствующие признакам, изложенным в вышеназванной Статье);

2) «государственное судно» – судно, эксплуатируемого в некоммерческих целях (в соответствии с содержанием Статей КМП-82: 31, 32, 110, 111 и др.);

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 40-х годов прошлого столетия в

вым 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 (Международное морское право. М.: Международные отношения, 1987, с. 47). Такие ученые, как А.И. Микульшин (О понятии и видах режимов иностранцев. – В кн.: Советский ежегодник международного права. М., 1974, с. 181), С.В. Черниченко (Личность в международное право. М., 1974, с. 83), М. Геновски (Основы на международное право. София, 1969, с. 144), Л.Н. Галенская (Галенская Л.Н., Дубасов Д.В. Адмиралтейская юрисдикция судов Великобритании. Вестник Ленинградского университета, 1989. Вып. 1, с. 77), А. Голдсмис, Д. Хэйслип (Haislip D.T., Goldsmith A. Meeting the Maritime Requirements of the US Waters – Nahgation (USA), 1974, vol. 21 # 2, pp. 159–164) и В.Ф. Сидорченко (Правовой статус спасательных судов и грузов на море – Вопросы правового регулирования мореплавания и промысла, 1974, вып. 4, с. 23–42) используют термин «статус» в смысле совокупности (объема) прав и обязанностей конкретного субъекта правоотношений.

[453] Такие исследования проводились многими авторами. Например, Н.С. Александровой (упомянутое выше), А.И. Зябкиным (Правовое положение морских научно-исследовательских судов. В кн.: Международно-правовые основы научных исследований Мирового океана военными кораблями. Л.: ВМА, 1986), Л.А. Иванащенко (Свобода открытого моря и проблемы военного мореплавания. В кн.: Актуальные проблемы современного международного морского права. М., 1972), М.И. Лазаревым (Правовое положение морских научно-исследовательских судов. В кн.: Современное международное морское право. М., 1978), А.Л. Колодкиным (К разработке проекта Конвенции о режиме морских судов в иностранных портах. Инф. СбЦНИИМФ. Вып. 135), Г.М. Мелковым (О правовом режиме прохода судов с «особыми характеристиками» в территориальных водах и в международных проливах. В кн.: Международно-правовые проблемы Мирового океана на современном этапе. М.: Транспорт, 1976), В.Ф. Мешерой (Иммунитет государственных морских судов СССР. М., 1950), Р.Ф. Сорокиным и М.И. Ованесовым (О правовом положении вспомогательных судов ВМФ. Морской сборник, 1976, № 11, с. 77–79), А.С. Скаридовым (Международно-правовые проблемы морской безопасности. Пб.: ВМА, 1997), И.Е. Тархановым и В.Н. Михалевым (Международное морское право. Л.: ВМА, 1978) и рядом других авторов.

практике международного судоходства термина «удобные флаги» [454], означавшего лишь формально существующую, но фактически минимальную связь судна с государством регистрации. 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 стали предлагать иностранным торговым судам многие развивающиеся страны и территории: Сингапур. Ливан, Кипр. Вануату. Багамские Острова и др.[455]. В 1980-х годах к числу указанных стран стали относить регистры островов Мэн, Гибралтар, Кергелен [456].

Можно найти достаточное количество обстоятельств, привлекающих судовладельцев регистрировать свои суда в регистрах указанных стран. Назовем лишь два, но наиболее существенных обстоятельства: свобода от подоходных налогов и бесконтрольное использование наличных денег, а также возможность найма низкооплачиваемого экипажа и сокращения его численности [457].

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 гг. Конференции ООН по условиям регистрации судов. В документах Конференции мы находим, что государство открытой регистрации означает любое государство, которое не требует, 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[458]. Из приведенного 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

---

[454] 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 (см., например, Doganis R.S. Metaxas B.N. The impact of flags of Convenience. Research Report. No 3. Transport Studies Group. Polytechnic of Central. London, 1976. 60 p.).

[455] Справедливости ради надо отметить, что перечисленные страны все же имеют разные правила внесения судов в национальные регистры. ЮНКТАД к странам открытой регистрации обычно относит пять стран и территорий: Либерию, Панаму, Кипр, Багамские острова и Бермудские острова [286]. 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.

[456] Антарктическая территория Франции.

[457] Osieke E. Flags of Convenience vessels: Recent developments // American Journal of International Law. 1979. Vol. 7S. No 4. P. 611.

[458] Doc. UNCTAD. TD/RS/Conf./10/Add.l. P. 5.

состоянием судов [459].

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[460], имеют право:

а) на осуществление судоходства в открытом море [14, Статья 87 (а), 90];

б) осуществление рыбного промысла [461];

в) прокладывание (по дну открытого моря за пределами континентального шельфа) подводные кабели и трубопроводы [14, Статья 112].

Судно соответствует требованиям КМП-82 в том случае, если:

1) его название занесено в регистр государства под флагом, которого оно плавает [462];

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 [463].

Суда в открытом море запрещено использовать для:

– для перевозки рабов [14, Статья 99];

---

[459] 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.

[460] А также суда, состоящие на официальной службе и плавающие под флагом Организации Объединенных Наций, ее специализированных учреждений и Международного агентства по атомной энергии [14, Статья 93].

[461] Статья 87 (е) КМП-82 устанавливает свободу рыболовства, а Статья 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 обязанностей, а также интересов прибрежных государств (см.: КМП-82, Статья 116, пункт 2 Статьи 63, Статьи 64–67; положения Раздела I, части VII).

[462] Кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров [14, Статья 94 (а)].

[463] 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; 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.

– совершения любого из действий, отнесенных к пиратству [14, Статья 101];
– незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами [14, Статья 108];
– осуществления несанкционированного вещания [464].

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 [14, Статья 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 Статье 18 КМП-82, и он 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 ***мирного прохода*** приводится в Статье 19 КМП-82. С учетом того, что оно подробно рассматривалось в главе 3 настоящей книги, обратим лишь внимание на те положения, которые предоставляют право прибрежного государства ограничивать права государства флага судна, совершающего мирный проход. А именно: прибрежное государство может принимать в соответствии с нормами международного права законы и правила [465], относящиеся к мирному проходу через территориальное море, в отношении всех нижеследующих вопросов или некоторых из них:

а) безопасности судоходства и регулирования движения судов;

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

в) защиты кабелей и трубопроводов;

г) сохранения живых ресурсов моря;

д) предотвращения нарушения рыболовных законов и правил прибрежного государства;

е) сохранения окружающей среды прибрежного государства и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения;

ж) морских научных исследований и гидрографических съемок;

з) предотвращения 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

---

[464] «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, однако, передачи сигналов бедствия [14, с. 52].

[465] 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.

такими морскими коридорами и схемами разделения движения, которые оно может установить или предписать для регулирования прохода судов [466].

Такие меры могут считаться обязательными в отношении танкеров, судов с ядерными двигателями и судов, перевозящих ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы [14, Статья 22 (2)].

Вместе с тем, устанавливая морские коридоры и предписывая схемы разделения движения, прибрежное государство ясно указывает такие морские коридоры и схемы разделения движения на опубликованных морских картах и должно принимать во внимание:

а) рекомендации компетентных международных организаций[467];

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

в) особые характеристики конкретных судов и путей; и

г) интенсивность движения судов.

Иностранные суда не могут облагаться никакими сборами лишь за их проход через территориальное море [468].

Хотя современное международное морское право и не содержит строго запретительных норм относительно мирного прохода судов с особыми характеристиками, вместе с тем, иностранные суда с ядерными двигателями, а также суда, перевозящие ядерные и другие опасные или ядовитые по своей природе вещества, при осуществлении права мирного прохода через территориальное море должны иметь на борту документы и соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными соглашениями [14, Статья 23].

В проливах, используемых для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны, суда пользуются ***правом транзитного прохода***, которому не должно чиниться препятствий (КМП-82, Статья 38). 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, грани-

---

[466] 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 Статья 25 (1), (3).

[467] К такой организации следует, прежде всего, отнести Международную Морскую организацию (англ. – IMO). Однако, IMO 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 Конвенции 1982 г. термин «компетентная международная организация» применен в единственном числе. Например, в сфере рыболовства и охраны морской среды компетенцией формировать международные стандарты наделены и продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (FAO) и Программы ООН по окружающей среде (UNEP).

[468] Иностранное судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату за конкретные услуги, оказанные этому судну. Эти сборы взимаются без дискриминации.[14, Статья 26].

чащих 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 и иные соответствующие положения части III КМП-82 [14, Статья 39];

е) соблюдать применимые в соответствии с положениями Статьи 41 КМП-82 морские коридоры и схемы разделения движения.

Все суда при осуществлении своего права транзитного прохода должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая МППСС, 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 суда, не могут проводить какие бы то ни было исследования или гидрографические съемки без предварительного разрешения государств, граничащих с проливами [14, Статья 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 условия получения разрешения на свои действия и соблюдения национального законодательства иностранного государства, в водах которого оно находится.

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, дополняет полномочия иностранного прибрежного государства, которым оно наделено в пространствах, на которые распространяет свою юрисдикцию, в частности, в том, что касается уголовной и гражданско-правовой юрисдикции на борту, а также в отношении экологических правонарушений.

Уголовная юрисдикция на борту иностранного судна может 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, 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; или

г) такие меры необходимы для пресечения незаконной торговли наркотическими средствами 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 Части XII КМП-82) или соблюдением законов и правил, принятых в отношении исключительной экономической зоны (предусмотренных в Части 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 [469].

Что касается *гражданско-правовой* юрисдикции в отношении иностранных судов, то она сводится, по сути, к двум положениям:

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

2) права 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 [14, с. 14].

В силу положений статьи 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) для 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 Конвенция 1982 г. (часть XII), регламентируя 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. [470].

Кроме уголовно-правовой и гражданско-правовой юрисдикции, на суда, как правило, находящиеся в зоне контроля портовой администрации, распространяются и меры **административно-правового**

---

[469] 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 [14. Статья 25 (2)].

[470] Приведенные выше положения вытекают из требований Статьи 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 судоходства.

характера [471]. Административная юрисдикция, как правило, проявляется при осуществлении портового контроля, в основе которого не только внутригосударственный закон, но и нормы международного права [472].

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, наряду с законами государства флага судна на него и членов его экипажа, в случаях, указанных выше, может быть распространена юрисдикция и прибрежного государства, 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, так и по отношению к военным кораблям [473] государство флага обладает абсолютным приоритетом в регулировании действий указанных объектов и несет ответственность за все последствия их деятельности.

КМП-82 не детерминирует понятие «государственное судно, эксплуатируемое в некоммерческих целях»[474], однако положения Части VII КМП-82 позволяют из общего перечня выделить:

– суда, занятые на государственной службе;

– суда должным образом уполномоченные на совершение «актов вмешательства» в открытом море.

Суда обоих из указанных категорий наделяются иммунитетом, а последние – специальной компетенцией, сопоставимой той, которой наделены в открытом море военные корабли.

---

[471] Например, такие как задержание судна в порту в том случае, если оно не соответствует нормам и стандартам в области обеспечения безопасности мореплавания.

[472] В этой связи можно, например, упомянуть Международную конвенцию о грузовой марке 1966 г., Конвенцию о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. и Международную конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 (1978) г. Последняя, например, содержит универсальные требования к стандартами 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 [150].

[473] Правила, применяемые к военным кораблям, изложены в параграфе 4.3.

[474] 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.

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 принуждения – 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 [288].

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 восемнадцатого столетия. Формированию договорных норм относительно иммунитета морских судов положили начало нормы международной конвенции «Об унификации некоторых правил, касающихся иммунитета государственных морских судов», принятой на дипломатической конференции по морскому праву в Брюсселе 10 апреля 1926 г. и впоследствии развитых в положениях Женевских конвенций 1958 г. «О территориальном море и прилежащей зоне» [475] и «Об открытом море» [476] и нашедших закрепление в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [477].

Если Конвенция 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 [478], то как Женевские конвенции 1958 г., так и КМП-82, признавая иммунитет в открытом море, допускают применение прибрежным государством мер контроля и защиты своих интересов в территориальном море [479].

В силу положений Статьи 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» [14, с. 49]. Это право выступает как одно

---

[475] См. Статью 22.

[476] См. Статью 9.

[477] См. Статьи 32, 96, 236.

[478] В Статье 3 Конвенции 1926 г. 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) [213].

[479] Хотя Статья 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 ее (Статьи) размещения в подразделе «С» Конвенции, распространяющего свои положения не только на военные корабли, но и упомянутые выше суда.

из проявлений принципа исключительной юрисдикции государства флага судна, составляющего основу правового режима открытого моря [480].

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 [14, Статья 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 [14, Статья 108, 109];

– 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 [14, Статья 110];

– 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 [14, Статья 111].

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, получило «чуть ли не безоговорочную поддержку в советской доктрине международного частного права, став аксиомой и для учебников по теории права» [298, с. 14].

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 70-х годов. Недаром в ди-

[480] Вместе с тем, следует констатировать, что КМП-82 не детерминирует отличие «полного иммунитета» от иного.

пломатическом словаре, изданным 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» [290, с. 602].

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 термин «экстратерриториальность».

Советские и, позднее, российские энциклопедические источники используют словесное сочетание «экстерриториальность», сопоставляя его правовое содержание с лингвистической (латинской) природой слова [481].

Энциклопедический юридический словарь образца 1998 г. под этим термином понимал «юридический статус физических и юридических лиц, учреждений или объектов, изъятых из-под действия местного законодательства и подпадающих частично или в полном объеме под действие законодательства государства, национальность которого таковые имеют» [291, с. 363]. Примерно также определяет данный термин и таможенный энциклопедический словарь, где под «экстерриториальностью» понимается исключительное подчинение законам собственной страны и полный иммунитет от юрисдикции любого другого государства и содержится ссылка на то, что с точки зрения современного международного права термин экстерриториальность устарел, не является точным и не нашел отражения в его принципах и нормах. А вот уже более позднее издание Энциклопедии экономики предприятия использует «extraterritoriality», под которым понимают «применение законов одной страны на территории другой» [482].

Что касается российской научной доктрины, то в настоящее время термин «экстерриториальность» употребляется лишь некоторыми юристами-международниками, но весьма редко и сопровождается, как правило, целым рядом оговорок [483].

В западной литературе, как правило, 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 [292, с. 549], или возможность распространения юрисдикции государства на иностранную державу, имеющую собственное правительство [293, с. 568].

---

[481] Так, например, Дипломатический словарь под ред. 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 [290, с. 602].

[482] http://www.rubricon.ru/tsep_ann/..%5Cann%5Ctsep%5C31_ye%5C31_ye57921.asp.

[483] http://www.deklarant.ru/tolmach/#top.

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» – часть сложных слов, означающих сверх, вне, дополнительно [484].

При всей дискуссионности применимости 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 (то есть 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, признававших возможность распространения власти вне границ сюзерена, ее утвердившей, однако либо на основе согласия иностранного государства, либо в силу договора.

Например, известно, что когда 24 мая 1370 г. в Штральзунде был заключен мир, то по мирному договору за Ганзой, среди прочих[485], было признано право экстратерриториальности, распространяющееся на все морские суда. И, несмотря на последовавшие за этим долгие годы разбоя и морского пиратства «братьев Виталийцев»[486], продолжавшегося вплоть до 1433 г., это право признавалось за ганзейцами вплоть до новой войны Ганзы с Данией в 1427–1435 гг., когда хоть и был нанесен громадный ущерб торговли 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

---

[484] См. Советский энциклопедический словарь. Под ред. А.М. Прохорова. М.: Советская энциклопедия, 1990, с. 1532, 1533; Hamlyn Encyclopedic World Dictionary London 1976, с. 555, 567; 223. New Webster's Dictionary. Surject Publications 7th edition 1988, с. 535, 548.

[485] Мир явился результатом успешных военных действий, начавшихся в 1362 г. союзом Ганзы (Ганза – торговый союз городов Северной Германии, который, по всей вероятности, возник после заключенного в 1261 г. договора между Любеком и Гамбургом; в лучшие годы в Союз входило около 200 городов), 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.

[486] После заключенного мира морской разбой распространился до такой степени, что города Висмар и Росток сочли необходимым выдавать каперские свидетельства. Это, однако, еще ухудшило дело, так как вследствие этого в этих городах образовалось большое, сильное общество «ликенделеров», ставшее известным под именем «братьев Виталийцев», которое снаряжало целые разбойничьи эскадры, грабившие все, что не принадлежало этим двум городам.

судов, очевидно, понимая, что война войной, а главное – торговля, особенно в условиях все более удачных попыток Голландии в развитии своего торгового судоходства.

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 возникло судебное разбирательство по делу об обвинении судовладельца в работорговле[487]. В дело были вовлечены дипломатические представительства ряда стран[488]. 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 на передачу вопроса на рассмотрение независимого арбитра. В роли третейского судьи обе стороны пожелали видеть русского императора Александра II, решение которого, вынесенное им 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 в программу работы Комиссии международного права VI Комитета Генеральной Ассамблеи, однако, предпринятые усилия урегулирования проблемы 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 Европейского Союза. 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 том, что попытку раскрыть юридическое содержание «экстратерриториальности» мы находим 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.

---

[487] 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.

[488] 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.

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 70-х и продлившиеся до конца 80-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 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, вместе с тем, нормы канадского законодательства адресованы лишь конкретному государству и не касаются самого права Канады распространять юрисдикцию в смысле осуществления экстратерриториальности.

Пожалуй, самую радикальную попытку детерминирования понятия «экстратерриториальности» канадские законодатели предприняли в конце 90-х, приняв упоминавшийся выше закон «Об экстратерриториальном действии иностранных актов», вступивший в силу 1 января 1997 г. Указанный нормативный акт был принят в развитии «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, хотя и имеет отношение к международному частному праву, любопытен тем, что предусматривает, что если коллизионные нормы швейцарского права устанавливают применимость иностранного публичного права, то оно должно применяться с учетом международного права [294].

Анализируя советские и российские источники права, автор не нашел в них прямого раскрытия или толкования данного термина, однако, в нормативном обороте этот термин все же находится [489].

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 этому термину, но его юридического значения 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

[489] Так, например, Статья 19 Положения о Государственной противопожарной службе Министерства внутренних дел Российской Федерации (с изменениями на 12 марта 1996 г.) предусматривает, что тушение пожаров на территории посольств, консульств, торговых представительств и на других объектах, пользующихся экстерриториальностью, осуществляется с согласия их полномочного представителя либо в ином установленном порядке. Некоторые источники даже используют термин «принцип экстерриториальности» [295].

значит утверждать юридический нонсенс» [289, с. 15]. Вместе с тем, необходимо отметить, что существует и иная точка зрения. Ее, например, придерживается Н.Р. Баратянц [296], И.И. Лукашук [297] и некоторые другие авторы[490].

В иностранной правовой литературе и практике, как уже отмечалось выше, принят термин «экстратерриториальный»[491], на что мы можем найти ссылки в работах Я. Броунли[492], Э. Сатоу[493], А. Роач[494], Т. Сковацци[495] 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, и этом качестве 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 лиц, входящих в состав их экипажа и пассажиров.***

Проведенный в рамках настоящей книги анализ российских, иностранных и международно-правовых источников позволяет констатировать, что рассматриваемое понятие непосредственно связано с детерминацией таких понятий, как «действие правовой нормы», «применение правовой нормы», «соблюдение правовой нормы».

Под «действием правовой нормы» обозначены пределы ее обязательности во времени и пространстве. Пространственное действие любой национальной нормы возможно лишь в пределах пространств, подвластных государству, издавшему данную норму, – т.е. в пределах его собственной территории. Правовая норма одного государства, в принципе не может напрямую действовать на территориях других государств. Причина этого – государственный суверенитет, который в нормальных международно-правовых отношениях исключает власть одного государства на территории другого. Применительно к морскому судну нельзя говорить о нем как об объекте, являющемся составной частью государственной территории, однако, вполне справедливо говорить об «экстратерриториальном» действии в отношении него правовых норм государства, в территориальных водах которого оно осуществляет свою деятельность.

«Применение правовой нормы» представляет собой властную индивидуально-правовую деятельность по ее реализации. Отличие применения правовой нормы от других форм ее реализации (ее соблюдения, исполнения, использования субъектами права), состоит в том, что применять норму могут только уполномоченные органы власти – административные, судебные и другие. На практике обязанность исполнения иностранного закона для капитана и экипажа реализуется в необходимости соблюдения конкретных инструкций, предписаний, законов и проч. Для того чтобы применение иностранного закона могло иметь место, государство флага должно выразить на

---

[490] И.И. Лукашук, например, использование им термина «экстратерриториальное» вместо более принятого в нашей литературе «экстерриториальное» объясняет тем, что он 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 [297].

[491] См., например, Ноту посольства США № 10/86 от 31 января 1986 г.

[492] Броунли Я. Международное право, кн. 1. М., 1977, с. 509–518.

[493] Сатоу Э. Руководство по дипломатической практике. М., 1947, с. 169.

[494] Roach J.A. and Smith R.W. International Law Studies/ Excessive Maritime Claims 1994 Naval War College, Newport RI v.66, p. 143-144.

[495] Сковацци Т. Исходные линии территориального моря. 1986. Машинопись, с. 45.

это согласие либо путем принятия норм международного права, либо в силу двустороннего соглашения, либо на основании одностороннего принятия собственного закона. Иначе говоря, для капитана и экипажа судна источником необходимой валидитарности применения национального закона на иностранной территории является не сам закон этого государства, а закон государства флага, определяющий содержание и порядок применения иностранного законодательства. Из сказанного, можно сделать, как минимум, два вывода. Первый, - ни один закон не обладает и не может обладать свойством экстратерриториального действия. Второй - применение иностранного закона на территории государства может иметь место только с его согласия, выраженного в санкционирующих или предписывающих нормах.

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.

Статья 29 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. указывает, 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, исключительную экономическую зону 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, как, например, по осуществлению его прав в территориальных (архипелажных) водах, предоставив иностранным судам право мирного прохода через них, а с другой стороны, расширяя эти права в других пространствах, что позволяет констатировать, что таким образом международное право расширяет свою сферу за счет внутренней юрисдикции государства, хотя точнее говорить о том, что международное право допускает ограничение прав прибрежного государства в том, что касается права мирного прохода, и распространяет его специальную юрисдикцию 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, Конвенция ООН 1982 г., вместе с тем, в Статье 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 его игнорирования – требование немедленно покинуть территориальное море [14, Статья 30].

Национальным законодательством ряда прибрежных государств в дополнение к этим конвенционным положениям предусматривается также и возможность принятия принудительных мер в отношении нарушителей этих требований. Так, например, Указом Нидерландов «О новом порядке допуска иностранных военных кораблей с летательными аппаратами на борту в пределы территориальных вод Нидерландов» от 02.06.31 г. (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[496]. 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 [497]. Некоторые государства предусматривают принятие более жестких мер к подводным лодкам – нарушителям режима своего территориального моря. Наиболее характерным является Королевский указ Норвегии от 15.01.51 г., который предусматривает, что «иностранные подводные лодки, плавающие в погруженном состоянии в норвежских водах, могут быть принуждены к всплытию путем применения силы» [498]. В законодательстве Албании говорится, что «иностранные подводные лодки, находящиеся в подводном состоянии, если они в ответ на предложение всплыть не делают этого, уничтожаются» [499].

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 ее обеспечить 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, 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 Уголовного кодекса Турции. Кодекс предусматривал уголовную ответственность за действия, со-

[496] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.
[497] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. IV. Л.: ГУНиО МО СССР, 1970.
[498] Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.
[499] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992.

вершенные 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, вместе с тем, согласилась с правомерностью принятого решения, по сути, приравняв турецкое судно к территории государства. Следует также обратить внимание на следующее положение, содержащееся в постановлении Палаты: «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» [500].

Показательно, что решение было принято с трудом, голоса судей разделились поровну и только решающий голос председателя позволил его принять. Практике того периода времени 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» [501].

Эта концепция 20-х годов 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. Статья 5 УК Болгарии гласила, что нормы болгарского уголовного права распространяются и на иностранцев, совершивших за границей преступления общего характера, которые затрагивают интересы Болгарии или ее граждан [502]. В действующем УК РФ экстерриториальная уголовная юрисдикция государства закреплена, в положениях Статьи 12, 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 [503].

---

[500] Баранов В.М. Российская правовая система и международное право: современные проблемы взаимодействия. Н. Новгород, 1996.

[501] The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with illustrative Maps, United Nations, New York, 1989.

[502] Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. II. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992.

[503] Приведенное положение не противоречит нормам международного права. Например, Статья 5 Конвенции против пыток и других видов жестокого, бесчеловечного или унизительного обращения или наказания 1984 г., устанавливает, что каждое государство-участник «предпримет необходимые

Анализ практики и источников международного права позволяет утверждать, что объем уголовной экстерриториальной юрисдикции, в частности, на море уже значительно шире того, что предусмотрен положениями Статьи 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.

Ряд конвенций установили универсальную уголовную юрисдикцию государств в отношении определенных ими составов преступлений, а некоторые, напротив, исключают 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., где сказано, что виновные лица могут предаваться компетентному суду любого государства-участника настоящей Конвенции, которое может приобрести юрисдикцию над личностью обвиняемых[504]. Во втором 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. Конвенция стран СНГ 1993 г. «О правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам» содержит 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[505]. Конвенция о предупреждении преступления геноцида и наказания за него 1948 г. установила уголовную ответственность независимо от того, являются ли совершившие это преступление лица ответственными по конституции правителями, должностными или частными лицами (Статья IV). Однако такие лица могут быть судимы судами только того государства, на территории которого совершено преступление, или международным уголовным судом. Конвенция об апартеиде ввела универсальную юрисдикцию. Аналогичное поло-

меры для установления своей юрисдикции в отношении преступлений... в случаях..., когда жертва является гражданином этого государства, если данное государство считает это целесообразным».

[504] См. Статью V указанной Конвенции.
[505] См. часть 1 Статьи 72 указанной Конвенции.

жение содержит и проект Кодекса преступлений против мира и безопасности человечества. 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 уже упоминавшейся Конвенции о правовой помощи 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 [506].

Из приведенного 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 [14, Статья 28 (1)]. 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 [14, с. 14].

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;

– с захоронением (причем захоронение в пределах территориального моря и исключительной экономической зоны или на континентальном шельфе не осуществляется без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства, которое имеет право разрешать, регулировать и контролировать такое захоронение);

[506] См. часть 1 Статьи 8 указанной Конвенции.

– с 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 [14, с. 107–112].

По смыслу положений раздела VI 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 исключительной экономической зоне, 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, это государство 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 исключительной экономической зоны этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов.

Кроме того, Статья 229 КМП-82 указывает 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, Статья 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 предусматривает в качестве наказания меру административную – только денежный штраф [14, С. 121–122].

При проведении разбирательства таких нарушений, совершенных иностранным судном, 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 [14, Статьи 230, 231].

В соответствии со Статьей 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 ин-

формации. 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[507]. Нам представляется, что применительно к объему экстерриториальной юрисдикции можно выделить:

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 выносимых судебных решений;

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 [508]. 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 территориально-

[507] Усенко Е.Т. Проблемы экстерриториального действия национального закона. Московский журнал международного права. 1996. № 2, с. 13–30.

[508] Supreme Court Reporter. 1993. Vol. 113. P. 2891, 2920. 87

го верховенства прибрежного государства, к перечисленным деяниям могут быть добавлены и другие.

Повышение интенсивности эксплуатации морских ресурсов и постоянный рост значения морского транспорта неизбежно ведет к углублению взаимосвязанности государств. Данное обстоятельство приводит к росту числа случаев, когда законы одного государства влияют на права и интересы физических и юридических лиц другого государства. В таких условиях приобретают значение благоразумие, взаимная вежливость, взаимное 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, к деятельности на море не правовые 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, в котором 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 [509].

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 [510].

Для ряда европейских стран, относящихся к романо-германской системе права (например, ФРГ или Франции), иностранное право является правовой категорией. Оно долж-

---

[509] За исключением споров, связанных с применением норм международного публичного права, содержащихся, в частности, в КМП-82.

[510] 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 правилах США о гражданском процессе. Статья 44.1 Федеральных правил, озаглавленная «Установление иностранного права», предусматривает, 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.

но 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 [511].

Вместе с тем, следует заметить, что отношения 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 точки зрения практической. 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 [512];

– право на захват за пиратство;

– права на акты вмешательства, установленные международными договорами [513];

б) ***военные корабли и государственные суда***:

– право преследования по горячим следам [514];

– право на остановку и задержание [515];

– право на слежение[516].

в) ***военные корабли, государственные суда и коммерческие суда:***

– право на осуществления судоходства[517];

– право на осуществление мирного прохода через территориальные[518] и архипелажные воды [519];

– право на осуществление мирного[520] и транзитного прохода[521] в проливах, используемых для международного судоходства;

---

[511] 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 (http://www.yust.ru/Publications/inostr.htm).

[512] Статья 110 КМП-82

[513] Статья 110 (1) КМП-82.

[514] Статья 111 КМП-82.

[515] Статья 111(7, 8) КМП-82.

[516] Это право, в частности, закреплено в двусторонних соглашениях по предотвращению инцидентов (Статья 4), упоминавшихся выше, а также в советско-американском 1990 г. и советско-канадском 1991 г. соглашениях по предотвращению опасной военной деятельности.

[517] Статья 90 КМП-82.

[518] Статьи 17-20 КМП-82.

[519] Статьи 52, 53 КМП-82.

[520] Статья 45 КМП-82.

[521] Статья 39 КМП-82.

– право на проведение морских научных исследований[522] с учетом прав прибрежного государства в его территориальных водах[523], в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе [524];

– право на вынужденный заход в территориальные воды иностранного государства, осуществленные в силу чрезвычайных обстоятельств, вызванных непреодолимой силой [525].

Обязанности государства (судовладельца) по организации использования государственных судов сводятся к оформлению их государственной принадлежности (нахождения на службе государства) и нахождение 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 КМП-82 [526], то применительно к государственным судам, используемым в коммерческих целях, вопрос международным правом не разрешен. В этом случае 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 Статьи 3 Резолюции ГА ООН 3314 (XXIX) от 14.12.1974 г. и обозначено термином «нападение». Во-вторых, понятие иммунитета не включает, на наш взгляд, привилегии, как на это указывают некоторые авторы [527], 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 пра-

---

[522] Статьи 238–241 и 257 КМП-82.

[523] Статья 246 КМП-82.

[524] Статья 246 КМП-82.

[525] Указанное право следует из международного обычая и содержания Статей 18 и 39 КМП-82.

[526] Статья 32.

[527] Тункин Г.И. Вопросы теории международного права. М., 1962.

вовые нормы[528]. Получившие законодательное и международно-правовое закрепление парламентский и дипломатический иммунитеты не дают ни парламентарию, ни дипломату право нарушать законы. Он означает лишь, что в период действия их полномочий, 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 и подразумевают Статьи 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 объёме иммунитет государственного судна, используемого в коммерческих целях в иностранных территориальных водах, было бы не правомерно. Практика законотворчества государств не наделяет таковые ни свободой от юрисдикции его властей, ни свободой от принуждения [529].

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[530]. Таким образом, государственное судно, хоть и используемое с коммерческими целями, как государственное имущество, не может быть объектом принуди-

---

[528] Мениель Э. Доклад на ежегодном собрании германского союза международного права, прочитанный профессором университета Кристиана-Альбрехта в Киле д-ром Э. Менцелем 20.01.1961 г. Пер. ЦВМБ. Гамбург, 1961, 1969.

[529] Например, постановление о правилах доступа иностранных государственных судов и государственных воздушных кораблей на территорию Швеции от 17.06.1982 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).

[530] Roach A.J. and Smith R.W. International Law Studies/ Excessive Maritime Claims 1994 Naval War College, Newport RI vol. 66, p. 333.

тельных 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 как в нормах 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. 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 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., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Приложении к Конвенции о ССОД, некоторых других международных актах, а также в законодательных актах государств.

КМП-82 использует несколько терминов, применительно к сооруженным искусственным объектам [531], а именно: платформы [532], сооружения [533], конструкции [534], острова [535].

Кроме того, с точки зрения безопасности мореплавания различают:

---

[531] Применительно к настоящей книге, они объединены одним обобщающим термином – «искусственно сооруженные конструкции».

[532] См., например, Статью 1(5) (a).

[533] См., например, Статьи 7 (4); 47 (4); 19 (2) (к); 246 (5) (c).

[534] См., например, Статью 5 (b) (i).

[535] См., например, Статьи 56 (1) (b) (i); 60; 80; 87 (1) (d); 208 (1); 214.

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, предъявляемыми к морским судам, и подчиняться соответствующим положениям действующих международных правил (МППСС-72, МСС-65 и др.).

2. Сооружения (обитаемые и необитаемые), стационарно закрепленные на морском дне и возвышающиеся над поверхностью моря, местонахождение которых должно быть отмечено на навигационных картах.

Такие сооружения могут быть отнесены либо к «стационарным платформам» [536], либо к оборудованию, не имеющему экипажа, стоящему на якоре, 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 п.1. Подобные установки должны нести опознавательные огни и средства, аналогичные тем, которые указаны в п. 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[537].

Стационарно закрепленные на дне и выступающие на поверхности искусственные сооружения не имеют статуса островов, не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на делимитацию территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа.

Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование искусственных сооружений в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов как живых, так и неживых, 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,

---

[536] Подробнее см. ниже.

[537] Оповещение осуществляется порядком, предусмотренным Резолюцией IMOA.705 (17) от 6 ноября 1991 г.

касающихся безопасности [538].

В интересах безопасности вокруг искусственных сооружений могут устанавливаться ***зоны безопасности***, в которых прибрежное государство может 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 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией [539]. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение [540].

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 их судами (военными кораблями) таких зон безопасности.

Оборудования и установки, выставленные в морской среде, находятся, как правило, под юрисдикцией выставившего государства. Они должны иметь опознавательные знаки с указанием государства-регистрации или международной организации, которой они принадлежат. Об их выставлении, об установлении «зон безопасности» вокруг таких сооружений другие государства надлежащим образом должны информироваться. 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).

Пункты 3–6 Статьи 60 Конвенции ООН 1982 г.

3. О создании искусственных островов, установок и 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 компетентной международной организацией. При удалении таких установок или сооружений должным образом учитываются также интересы рыболовства, защиты морской среды, права и обязанности других государств. О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, дается надлежащее оповещение.

4. Прибрежное государство может там, где это необходимо, устанавливать вокруг искусственных островов, установок и сооружений разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений.

5. Ширина зон безопасности определяется прибрежным государством с учетом применимых международных стандартов. Эти зоны устанавливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с характером и функциями искусственных островов, установок или сооружений, и не простирались вокруг более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендациями компетентной международной организации. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение.

6. Все суда должны уважать эти зоны безопасности и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений и зон безопасности.

[538] Статьи 56 и 60 КМП-82.

[539] См. рис. 4.3.1.

[540] Статья 60 (5) КМП-82.

Установка описанного оборудования на континентальном шельфе, включая строительство, эксплуатацию или использование любых искусственных островов и сооружений, должна осуществляться только с согласия прибрежного государства, притом, что их целью 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 должны находиться, 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 Протоколом «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе» [541], 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) [542], также являются объектом международного морского права.

Протокол 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 устройство или вещество, которое может 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 [543].

---

[541] Подписан в Риме 10 марта 1988 г., вступил в силу 1 марта 1992 г.

[542] 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.

[543] 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, совер-

Государство принимает такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении указанных выше преступлений, когда преступление совершено против или на борту платформы, когда она находится на континентальном шельфе данного государства или гражданином данного государства[544].

Меру ответственности за указанные выше преступления определяет государство, с учетом тяжкого характера этих преступлений.

Если обстоятельства того требуют, любое государство, на территории которого находится предполагаемый преступник, в соответствии со своим законодательством заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его присутствие 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 [545], и посещения его представителем этого государства.

Государства должны:

а) оказывать друг другу максимально возможную помощь в связи с уголовным преследованием, начатым в отношении перечисленных выше преступлений, включая содействие в получении имеющихся у них доказательств, необходимых для разбирательства;

б) сотрудничать в предотвращении таких преступлений путем принятия всех практически осуществимых мер по предотвращению подготовки в пределах их соответствующих территорий к совершению этих преступлений в пределах или за пределами их территорий и обмена информацией в соответствии с их национальным законодательством;

в) сообщать Генеральному секретарю Международной Морской организации в возможно короткие сроки любую имеющуюся у него информацию относительно обстоятельств преступления, предпринятых действий и мер, принятых 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. Сегодня в Мировом океане насчитывается около 6000 таких сооружений (в том числе в Мексиканском заливе около 4000 и больше 1000 – в Северном море) и из-за истощения запасов эксплуатируемых месторождений нефти и газа на суше их число в море имеет устойчивую тенденцию к увеличению [546].

щить какое-либо из преступлений, указанных в подпунктах 2 и 3, если эта угроза может угрожать безопасности стационарной платформы.

[544] А также лицо без гражданства, которое обычно проживает в данном государстве или во время его совершения 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.

[545] Или которое иным образом правомочно установить такую связь, или, если оно является лицом без гражданства, с представителем государства, на территории которого оно обычно проживает.

[546] Redden J. Platform removal becomes international issue//Ofbhore. 1987. Vol. 48. No II. P. 27–32.

Искусственные сооружения, установленные в прибрежных районах, создают серьезные проблемы судоходству, 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 об аварийных разливах нефти и засоленных пластовых водах[547]. Негативные последствия этих 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[548] 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 и в изыскании технологии демонтажа, обеспечении безопасности этой технологии во избежание неоправданных расходов[549].

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 предотвращению загрязнения моря путем сброса веществ с судов и самолетов 1972 г., в Комитет IMO по безопасности на море был представлен доклад, в котором содержалась просьба включить в программу работ разработку критериев относительно порядка удаления покинутых и более неиспользуемых 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 [550].

Национальные законы не характеризуются однообразием. Например, законодательство США и ФРГ требует полного удаление выводимых из эксплуатации морских искусственных установок[551], а законы Великобритании[552] и Норвегии[553] допускают их

---

[547] 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.

[548] В Северном море их более 150 – от Нидерландов до Шетландских островов.

[549] Law of the Sea. Report of Secretary General. UNA/4S/718. 20 Oct. 1988. Para 56.5. Doc. MSC 52/26/15. p. 3, 4.

[550] Doc. NAV 33/WP.4/Rev., para 5.

[551] Doc. NAV 33/WP.4/Rev.l.

[552] Petroleum Act of 1987, Section 1(4), (c).

частичное удаление. Вопрос о возможности принятия на этот счет единых правил обсуждался государствами – членами IMO, однако достигнуть согласия пока не удается. Так, по мнению США, IMO 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 [554]. 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 [555]. По мнению английского правительства полное удаление морских установок требуется там, где необходимо предотвратить неоправданное вторжение в другие виды использования моря и когда нет риска для судоходства, рыболовства и защиты окружающей среды, вполне допустимым является их частичное удаление [556].

Резолюция IMO A. 672(16) устанавливает руководящие стандарты для удаления таких объектов, находящихся в пределах исключительной экономической зоны и на континентальном шельфе. Прибрежное государство, под юрисдикцией которого находятся установка или сооружение, должно обеспечить, чтобы установка или сооружение 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 неиспользуемых искусственных установок и сооружений, принимая во внимание, что при этом должна быть обеспечена безопасность мореплавания, учтены интересы рыболовства и охраны морской среды.

Согласно КМП-82, любые покинутые и более неиспользуемые 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.

КМП-82 устанавливает, 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 [557].

В исключительной экономической зоне прибрежное государство обладает юрисдикцией в отношении создания и использования искусственных островов, установок и сооружений [558].

---

[553] The Norvegian Act of March 22 1985. No II. Relating to Petroleum Activities.

[554] Doc. NAV SS/7/1.

[555] Там же.

[556] Options for the Platform Abandonment. Note by United Kingdom Department of energy to IMO Sub-Committee on Safety Navigation, 33rd Section 6. 1987.

[557] Статья 21(1) (b) КМП-82.

[558] Статья 56(b) (i) КМП-82.

Условия сооружения искусственных островов, установок и сооружений вблизи от систем морских трасс и схем разделения движения, содержатся в резолюции ИМО А.572(14), относящейся к основным условиям плавания в указанных районах [559].

Обязанность владельца оповещать о создании искусственных островов, установок и сооружений, а также убирать подобные объекты, если они больше не используются, вытекает из положений Статья 60(3) КМП-82. Резолюция ИМО А. 672(16) устанавливает руководящие стандарты для удаления таких объектов, находящихся в пределах исключительной экономической зоны 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, ИМО может постановить, что решение, принятое с учетом глубины, местонахождения и размеров установок и сооружений, не вполне отвечает требованиям Статьи 60(3) КМП-82 относительно обязательного удаления установок и сооружений и потребовать их удаления.

Вокруг искусственных островов, установок и сооружений могут быть установлены «зоны безопасности» [560]. Резолюция ИМО А. 671(16) рекомендует правительствам принимать унифицированные правила для установления таких зон безопасности [561]. Резолюция 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 Статье 60(5) КМП-82. Резолюция предусматривает, что прибрежное государство несет ответственность за распространение информации относительно искусственных островов, установок и сооружений и зон безопасности вокруг таких объектов. Такая информация должна публиковаться в Извещениях мореплавателям и, кроме того, стационарные установки и зоны безопасности вокруг них должны быть отмечены на морских картах.

Резолюция ИМО А.671(16) предусматривает дополнительные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок и сооружений, как это определено в Статье 60(6) 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 РФ регулируется соответствующим постановлением Правительства[562], которым опреде-

---

[559] Параграф 3.10 резолюции рекомендует правительствам обеспечивать так быстро, как это возможно, чтобы нефтяные вышки, платформы и другие сооружения не размещались без учета системы морских трасс, утвержденных ИМО, или возле таких трасс. Если этого нельзя избежать, то схемы разделения движения судов изменяются в соответствии с руководством, данным в части 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 ИМО.

[560] Статья 60(4) КМП-82.

[561] См. Правило 1(c).

[562] См. Постановление Правительства РФ от 19 января 2000 г. № 44 «Об утверждении Порядка создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации» (в этом Постановлении также указывается, кто может выдавать разрешение и кто может осуществлять работы по их созданию, эксплуатации и использованию).

ляется, что искусственные острова, сооружения и установки могут создаваться для любых целей, кроме целей, противоречащих законам, но не могут создаваться на признанных морских путях, имеющих существенное значение для судоходства, а также в местах, имеющих особо важное значение для рыболовства и воспроизводства морских биологических ресурсов.

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 объекты, 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 миллионов не идентифицированных кораблей. По данным *Northern Shipwrecks Database*, с 1500 г. по настоящее время только у побережья Северной Америке их зафиксировано 65 000. Чарльз Хоккинг в своем Словаре морских катастроф [563] упоминает о 12 542 парусниках и военных кораблей, затонувших с 1824 г. 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 галеоны и 40 – португальские суда, ходившие в Индию[564].

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. долларов. В 1986 г. одна из крупнейших международных компаний по аукционным продажам «Christie's» получила 16 млн. долларов от продажи 3786 лотов, представлявших изделия из китайского фарфора и золотые слитки, поднятые с затонувшего в Китайском море в 1752 г. голландского судна «Geldermalsen». В 1992 г. продажа китайского фарфора с обломков корабля у побережья Вьетнама, принесла ей 7,2 млн. долларов [565].

Работы на затонувших судах только в коммерческих целях противоречат интересам человечества, связанным с возможностью получения интереснейшей информации, могущей 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 века «Васа» сегодня – одно 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.

Статья 303 КМП-82 озаглавлена «Археологические и исторические объекты, найденные в море» и содержит два основных положения относительно таких объектов, а именно:

1) государства обязаны охранять археологические и исторические объекты, найденные в море;

---

[563] Англ.: Dictionary of Disasters at Sea, 1969.

[564] http://www.unesco.ru/news/ohotniki.htm.

[565] http://www.hiking.ru/news/2001/11/04_1.php.

2) государства должны сотрудничать в их усилиях по охране таких объектов.

КМП-82 пределы юрисдикции государства в отношении указанных выше объектов определила с учетом положений Статьи 33, детерминировавшей «прилежащую зону». То есть 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 [566].

Статья 1 (II) указанной Конвенции к «подводному культурному наследию» относит 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, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет[567].

К общим принципам, применимым к указанным выше объектам, следует отнести:

1) сотрудничество государств-участников Конвенции в деле охраны подводного культурного наследия на благо человечества;

2) обеспечение охраны каждым государством в отдельности или совместно подводного культурного наследия, используя для этого наилучшие имеющиеся в их распоряжении практически применимые средства в зависимости от своих возможностей;

3) обеспечение хранения, консервации и управления извлеченными объектами управление им осуществляется, таким образом, который обеспечивает его долговременное сохранение;

---

[566] Положения Конвенции 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 Конвенцию Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Конвенция «Об охране подводного культурного наследия» (далее – Конвенция 2001) вступит в силу через три месяца со дня сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты, но лишь в отношении тех двадцати государств или территорий, которые сдали на хранение свои ратификационные грамоты или акты о принятии, одобрении или присоединении. В отношении любого другого государства или территории 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.

[567] Что, 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.

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 2001, 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 Статьи 7 Конвенции 2001, 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 исключительной экономической зоне 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[568].

Государство, в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе которого находится подводное культурное наследие, имеет право запрещать или разрешать любую деятельность, направленную на подводное культурное наследие, для предотвращения нарушения его суверенных прав или юрисдикции, установленных КМП-82 и Конвенцией 2001.

В случае обнаружения в своей исключительной экономической зоне 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 в относительно путей обеспечения наиболее эффективной охраны таких объектов, выступая при этом в качестве «координирующего государства» [569], которое может:

---

[568] 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 Конвенции 2001 путем принятия надлежащих мер, обеспечивают соблюдение такими кораблями и летательными аппаратами конвенционных положений [283, Статья 13].

[569] 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.

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 [283, Статья 10].

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) [283, Статья 11].

Государства-участники Конвенции 2001 приняли на себя 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 2001;

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 2001 со стороны своих граждан и судов под своим флагом[570].

Правовой статус затонувших военных объектов

Вопросы правового статуса затонувшего имущества, кораблей, судов и летательных аппаратов [571] 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.

---

[570] 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 2001, предотвращать нарушения, где бы они ни происходили, и лишать нарушителей выгод, извлекаемых ими из их противоправной деятельности.

[571] Статья 1 (п. 8) Конвенции «Об охране подводного культурного наследия» 2001 г. под «государственными судами и летательными аппаратами» понимает 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.

Применительно к настоящей работе 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 пла [572] «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 пл, затонувшей в 1968 г. в тысяче миль северо-западнее от Гаваев. Советский Союз о факте и районе затопления (или катастрофы) пл официально не сообщал и вплоть до подъема отсека пл 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 пла «Комсомолец» 7 апреля 1989 г.

Соотнося практику судоподъема со статусом различных категорий морских пространств, справедливо сделать следующие выводы:

А. Во внутренних, архипелажных водах и территориальном море вопрос судоподъема может быть решен только с получением разрешения прибрежного государства на проведение указанных работ.

Б. 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.

В. В исключительной экономической зоне 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 [283, Статья 7(3)].

---

[572] Здесь и далее под абривиатурой «пла» понимается - «атомная подводная лодка»; «пл» - «подводная лодка».

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 операции может находиться в следующих функциональных состояниях: на дне; на поверхности после судоподъема с обеспечением нахождения в водоизмещающем состоянии; может быть погруженным на специализированный плавучий объект (например, типа голландского КПС «Гертод») или транспортное судно государства флага (или иностранное).

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[573]) для таких морских объектов.

Однако, ситуация резко изменится, если удачно смоделировать подъем затонувшего корабля (судна) и придать ему положительную плавучести для дальнейшей транспортировки. Потеряв статус военного корабля[574], но приобретя характеристики судна, возникнет проблема юридического оформления такой функциональной трансформации, поскольку с учетом определений, зафиксированных в кодексах мореплавателей многих стран, включая и российский Кодекс торгового мореплавания, 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 Министерство (Департамент) морского транспорта, кооперативная или общественная организация. Не вдаваясь далее в эту проблему (это вполне самостоятельный вопрос), заметим, что сразу же после подъема возникнут проблемы документального оформления права плавания под флагом конкретного государства. Процедуры подъема флага (и какого, если, например, по договору со спасателем последний должен на свой страх и риск отбуксировать судна в конкретный район или порт), регистрации судна и целый ряд других, связанных с этим вопросом [575]. Кроме того, если предположить, что затонувший корабль подпадает под понятие «ядерное судно» [576], 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 обы-

---

[573] Конвенция содержит вполне определенное понятие «военный корабль», которое означает «судно, принадлежащее вооруженным силам государства, имеющее внешние знаки, отличающее 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 [14, Статья 29].

[574] Потеряв статус военного корабля, поднятое судно становится объектом тех же норм, которым подчинены суда, находящиеся на некоммерческой службе.

[575] Подобные проблемы могут показаться несколько искусственными, если можно было бы со 100% 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 т.д. неизбежно возникнут.

[576] Т.е. судно, оборудованное ЯЭУ.

чаю, 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 Российской Федерации [577] вопросы военно-морских захоронений также не рассматривает, чем характеризуются законодательства и других государств [578]. По-видимому, единственным источником предполагаемых правил может служить сложившаяся практика, основанная на давних морских традициях.

Попробуем обозначить некоторые вопросы общего характера, могущие влиять на организацию работ, проводимых на военно-морском захоронении.

По-видимому, 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 пла «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 пл 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» [579]. 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» [580].

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», предусматривающие уголовное наказание за несанкционированные действия в местах захоронений [581].

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» [582], «место погребения» [583], «кладби-

---

[577] См., например, Декрет СНК РСФСР «О кладбищах и похоронах» от 7.12.18 г. (СУ РСФСР 1918 г. № 90), Гражданский кодекс РФ, Корабельный Устав ВМФ, Кодекс торгового мореплавания Союза ССР 1968 г. или российский КТМ-99, Санитарные правила устройства и содержания кладбищ № 1600-77, СанПин 2003 и др.

[578] Из анализа зарубежных источников следует, что более подробно данная проблема раскрывалась в актах, изданных до Первой мировой войны. См., например, Устав торгового мореплавания итальянского королевства (СПб.: тип. Морского министерства, 1877); Свод английских морских торговых постановлений 1871 г. (Изд. Санкт-Петербургского морского ведомства, 1872) и др. В настоящее время эти вопросы частично разрешены в нормативно-правовых актах, регламентирующих порядок службы на кораблях и судах военно-морских сил. Например, известно, что американские моряки при подъеме части советской пл в районе Гавайских островов отдавали почести погибшим советским морякам по Уставу ВМС США.

[579] См.: Бурбыга Н. Подводная лодка из бухты «Могила». К-129 на связь не вышла. Известия. 1992. 4, 7, 8, 10 июля.

[580] См. Измайлов И. Золотые слитки со дна океана. Техника молодежи. 1982. № 2, с. 28–29.

[581] Подобные нормы мы находим на основании уголовного законодательства как российского, так и в УК РСФСР (Статья 229) и уголовных кодексах некоторых других стран.

[582] См., например, Женевскую Конвенцию 1949 г. об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях (Статья 17).

ще»[584], «памятные места славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота» [585].

Чем они различаются? Каково их толкование? Ни международно-правовые акты, ни нормативные акты Российской Федерации официального толкования вышеназванных терминов не дают, равно, как и 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».

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, при котором вместе с ним 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 в праве 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, содержащиеся в определении «военный корабль», сделанном в Статье 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 в праве 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.

---

[583] См. Дополнительный протокол I к Женевским Конвенциям 1949 г., касающихся защиты жертв международных вооруженных конфликтов (Статья 34).

[584] См. Правила содержания и эксплуатации кладбищ Ленинграда и его пригородов (Статья 2). Причем кладбища подразделяются на действующие, полузакрытые, закрытые, мемориальные, воинские, братские.

[585] См. Приказ ГК ВМФ № 310 от 19.12.86 г.

К другим проблемам общего характера, только на первый взгляд могущими казаться 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) [586], как проводить после этого захоронение: индивидуально или коллективно, по законам (правилам) государства флага затонувшего объекта или государства флага регистрации спасателя? [587].

Анализ международно-правовых актов и внутригосударственного законодательства показывает, что прямых ответов на поставленные вопросы они не содержат. Вместе с тем, они позволяют выделить ряд принципиальных соображений, о которых, как нам представляется, уместно заметить и в настоящем параграфе.

Уже упоминавшаяся Женевская конвенция об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях 1949 г. (Статья 17) требует от сторон, находящихся в конфликте погребения 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 Конвенция о применении к морской войне начал Женевской конвенции (Статья 16) содержит положение о том, что воюющие стороны будут «следить за тем, чтобы их погребению на суше ***или в море***...[588] предшествовал внимательный осмотр их трупов»[589]. Женевская конвенция 1949 г. об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава Вооруженных сил на море (Статья 20) фиксирует, что стороны, 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[590].

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 пл К-129) ритуал выглядел так. На американском судне был выстроен на юте личный состав; из корабельных динамиков звучал Гимн Советского Союза. Перед строем на металлических тележках лежали шесть чело-

---

[586] Из шести подводников, поднятых американскими моряками с пл 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).

[587] Например, известно, что американские моряки при подъеме части советской пл К-129 в районе Гавайских островов отдавали почести погибшим советским морякам по Уставу ВМС США.

[588] Выделено автором.

[589] Овчинников И.А. Сборник действующих трактатов, конвенций и других международных актов, имеющих отношение к военному мореплаванию. Петроград: тип. Морского министерства в Главном Адмиралтействе, 1914, с. 744.

[590] 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 должны быть 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.

веческих 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» [591].

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»[592]. Американский и английский опыт мало чем отличаются от приведенного и добавляет к нему минуту молчания [593].

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.

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, которые следует применять в отношении к государственным и коммерческим судам, летательным аппаратам, искусственным установкам и иным сооружениям. Ключевой остается проблема юрисдикции прибрежного государства в отношении судов и иных объектов, нарушающих, по его мнению, установленные им правила и нормы.

---

[591] См. Турченко С., Гладкевич Ю. Операция «Дженифер». Библиотечка «Красной звезды». 1991. № 11(551), с. 17.

[592] Станюкович К. Собр. соч. в 10 т. Том 3. М., 1977, с. 126–127.

[593] Сорокажердьев В. Все золото «Эдинбурга». Флаг Родины. 1992, 12, 13 марта.

ГЛАВА 5.
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

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 Конвенции, 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.

В целях обеспечения 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 организацию 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, а также к эксплуатации судов с ядерной энергетической установкой (ядерным судам).

Конвенция устанавливает требования в отношении противопожарной защиты, снабжения судов спасательными шлюпками (плотами) и иными плавучими спасательными средствами.

Согласно Конвенции, все суда вместимостью 1600 рег. 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 Международный свод сигналов.

Радиотехнические средства, установленные на каждом корабле (судне), находящимся 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.

Каждое судно (корабль) должно(-ен) иметь:

1) УКВ радиоустановку, обеспечивающую передачу и прием ЦИВ [594] на частоте 156,525 МГц (канал 70). Кроме указанного канала, должна обеспечиваться возможность передачи радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13) и 156,8 МГц (канал 16);

2) радиоустановку, обеспечивающую ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на 70 канале УКВ;

3) радиолокационный ответчик, обеспечивающий работу в диапазоне 9 ГГц, который должен быть расположен так, чтобы его легко можно было использовать и для спасательных шлюпок и плотов;

4) приемник, обеспечивающий прием передач международной службы NAVTEX;

5) радиоаппаратуру для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова (РГВ) INMARSAT, но там, где не действует международная служба NAVTEX[595];

6) спутниковый аварийный радиобуй-указатель местоположения (спутниковый АРБ), который должен обеспечивать передачу оповещений о бедствии либо через систему спутников на околополярных орбитах, работающих в диапазоне 406 МГц, либо, если судно совершает рейсы только в районе, охватываемом INMARSAT, – через систему геостационарных спутников INMARSAT, работающих в диапазоне 1,6 ГГц;

7) радиоустановку, состоящую из приемника, обеспечивающего наблюдение на радиотелефонной частоте бедствия 2182 кГц.

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,

---

[594] ЦИВ – цифровой избирательный вызов.

[595] Однако корабли, находящиеся исключительно в районах, где обеспечивается передача информации о безопасности на море с помощью КВ буквопечатающей телеграфии, и имеющие оборудование, обеспечивающее прием такой информации, могут быть изъяты из этого требования.

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 [58, с. 658].

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 Конвенцией о грузовой марке 1966 г.[596], на борту каждого судна, после осуществления соответствующего освидетельствования, должны быть нанесены грузовые марки.

Применяются следующие грузовые марки, определяющие минимальную высоту надводного борта, которую должно иметь судно:

– летняя,
– зимняя,
– зимняя для Северной Атлантики,
– тропическая,
– грузовая марка 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 контролю со стороны должностных лиц, 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 оно явно не в состоянии выйти в море без опасности для человеческой жизни. В последнем случае судну запрещается выход в море, о чем немедленно информируется консул или дипломатический представитель государства, под флагом которого оно плавает.

В декабре 2000 г. на 73 сессии Комитета ИМО по безопасности на море была одобрена новая редакция главы 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 рег.т. и менее), совершающие как международные, так и местные рейсы, включая как грузовые, так и рыболовные суда (за исключением военных кораблей).

Новая редакция Главы 5 сохраняет в своем составе ряд Правил, содержащих положения о порядке выполнения принимаемых правительствами договаривающихся

[596] Принята в Лондоне 5 апреля 1966 г., вступила в силу 21 июля 1968 г. Распространяется на суда, совершающие международные рейсы, за исключением военных кораблей, рыболовных судов, прогулочных яхт и судов менее 24 м длиной.

государств обязательств, связанных с организацией ими служб навигационных и метеорологических предупреждений, службы поиска, спасания и гидрографической службы.

Некоторые изменения, касающееся службы ледовой разведки в Северной Атлантике, уточняющие порядок покрытия расходов за выполнение ледовой разведки странами, суда которых используют информацию о ледовой обстановке, внесены в Правило 6.

Порядок ввода в действие путей движения судов, систем судовых сообщений и служб управления движением судов, функции, права и обязанности ИМО при разработке руководств, критериев и правил по применению устанавливаемых путей, регламентированы Правилами 10–12; Правила 14 - 35 определяют навигационные требования к оснащению и конструкции судна, его экипажу и порядку деятельности членов экипажа на судне во время рейса. Новыми следует признать требования, связанные с конструкцией мостика и порядком его оснащения навигационными системами и оборудованием (Правило 15). В развитие указанного правила в ИМО также разработано Руководство по эргономическим критериям оснащения судна навигационным оборудованием и его размещения на мостике.

Обязанности национальных морских Администраций в части организации технического обслуживания и надлежащего ремонта навигационного оборудования, обеспечения электромагнитной совместимости электрического и электронного оборудования, размещаемого на мостике, а также порядка одобрения и освидетельствования навигационных систем и оборудования отражены в Правилах 16–18.

После 1 июля 2002 г. все навигационные системы и оборудование, требуемые для установки на судах, должны иметь конструкцию (тип), отвечающую требованиям, одобренным национальной Администрацией, и отвечать технико-эксплуатационным требованиям, соответствующим принятым ИМО (Правило 18). На судах, начиная с вместимости от 150 рег. т, построенных после 1 июля 2002г.[597], должно устанавливаться дополнительное судовое оборудование, такое как приемники глобальной навигационной спутниковой системы (ГМСББ), транспондеры автоматической информационной (идентификационной) системы (АИС)[598], авторулевые, управляющие по траектории и электронные картографические системы (Правило 19).

Начиная с 1 июля 2003 г. все пассажирские (независимо от их размера) и нефтеналивные суда должны быть оборудованы транспондерами АИС. На всех остальных

---

[597] Суда, построенные до 1 июля 2002 г., должны продолжать соблюдать требования Правил 12 и 20 Главы 5 Конвенции SOLAS -74 в части их оснащения навигационным оборудованием. Однако в тексте Конвенции (Правило 19.1.1.3) содержится указание, согласно которому при проведении на существующих судах работ по замене или дооснащению их навигационной аппаратурой следует, если это разумно или практически возможно, соблюдать требования Правила 18 новой Главы 5. Безусловным требованием, касающимся существующих судов, построенных до 1 июля 2002 г., является дополнительное оснащение всех судов независимо от их размера приемниками глобальной навигационной спутниковой системы (ГМСББ) или другой РНС, которая действует в районе их плавания. Эти приемники должны позволять автоматически определять текущее местоположение судна.

[598] Транспондер АИС должен обеспечивать автоматическую передачу с судна на оборудованные аналогичной аппаратурой другие суда, самолеты и береговые станции информации об его опознавательном позывном, типе судна, его текущем местоположении, курсе и скорости плавания и других навигационных данных. С помощью транспондера должен обеспечиваться прием указанной информации с других судов, контроль и слежение за ними, а также обмен данными с береговыми службами.

судах, в зависимости от водоизмещения, транспондеры должны быть установлены не позднее 1 июля 2008 г.[599]

Национальные Администрации могут распространить требование об оснащении транспондерами АИС также на малые суда прибрежного плавания, рыболовные суда, а также военные корабли и государственные суда.

В Правиле 19 расширены требования в части оснащения судов РЛС и устройствами автоматической прокладки. В частности, на судах вместимостью:

– 300 и более рег. т должны оснащаться радиолокационной станцией с электронным устройством прокладки до 10 встречных целей для определения опасности столкновения с ними;

– более 500 рег. т радиолокаторы должны иметь устройство автоматической прокладки направления и расстояния до 10 наблюдаемых целей для определения опасности столкновения;

– свыше 3000 рег. т необходимо дополнительно устанавливать вторую РЛС (работающую в диапазоне 10 или 3 см) с устройством автоматической прокладки целей, которое на судах вместимостью более 10 000 рег. т должно быть заменено на средство автоматической радиолокационной прокладки (САРП) по крайней мере, до 20 целей, способное обеспечивать проигрывание маневра для предупреждения столкновения.

Суда вместимостью 10 000 рег. т и более должны быть оснащены авторулевым для управления по курсу или по траектории, а на судах вместимостью более 50 тыс. рег. т следует устанавливать указатель скорости поворота и абсолютный лаг для измерения продольной и поперечной скорости движения судна относительно грунта.

Новым в Правиле 19 является требование, относящееся ко всем судам с полностью закрытым мостиком и касающееся их оснащения системой приема звуковых сигналов. Она должна обеспечивать возможность слушать на мостике внешние звуковые сигналы и определять их направление.

Кроме навигационного оборудования, предусмотренного требованиями Правила 19, суда, совершающие международные рейсы, должны быть оснащены прибором регистрации данных о рейсе (ПРД или «черным ящиком»). Он должен устанавливаться:

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 рег. 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 элек-

[599] Свыше 50 000 рег. т.- до 1 июля 2004 г., более 10 000 рег. т – не позднее 1 июля 2005 г., более 3000 рег. т – до 1 июля 2006 г., а суда вместимостью более 300 рег. т – не позднее 1 июля 2007 г. Суда вместимостью более 500 рег. т, выполняющие только прибрежное плавание, должны быть оборудованы транспондерами АИС не позднее 1 июля 2008 г.

тронная картографическая система может использоваться на судах любого размера, но при этом она должны 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 (ГНСС)[600], которая должна стать основой судового навигационного комплекса. В качестве ГНСС сейчас могут использоваться американская система GPS и российская система ГЛОНАСС, получившие одобрение со стороны 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. [601] И хотя и этой точности для плавания в зонах интенсивного судоходства или узкости недостаточно, данный недостаток компенсируется установлением дополнительной дифференциальной подсистемы ГНСС, могущей повысить точность определения места до 5–10 м.

Сегодня в мире используется более 300 таких станций, [602] 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.

В заключительной части Главы 5 Конвенции SOLAS содержатся требования, касающиеся судового рулевого привода, устройства для передачи лоцмана, обеспечения видимости с навигационного мостика, использования Международного свода сигналов, 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.529 (13), А.815 (19), А.860(20) и др.), 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, организацией оповещения мореплавателей о морских опасностях, поддержанием и развитием системы навигационного оборудования в акваториях портов и проливных зон, включающей в

---

[600] В случае оснащения судна аппаратурой ГНСС Правило 19 допускает возможность отказа (демонтажа) от использования радиопеленгатора, который признан устаревшим.

[601] Постановлением Правительства РФ от 03.08.99 г. № 896 на судах допускается применение комбинированных приемников ГНСС, способных совместно использовать обе системы GPS и ГЛОНАСС.

[602] Первые станции России установлены в районах портов Санкт-Петербург и Новороссийск и в западном секторе Арктики. Всего планируется таких станций установить около 30.

себя радионавигационные системы, маяки, светящие и несветящие навигационные знаки и огни, плавучие предостерегательные знаки (буи и вехи), уточнением картографической информации, в связи с происходящими изменениями в навигационно-гидрографической обстановке, гидрометеорологическое и другими средствами.

Анализ международно-правовых норм позволяет сформулировать основные направления правового обеспечения безопасного использования морских пространств в целях навигации, промысла и морских научных исследований. Схематично они представлены на рис. 5.1.1.

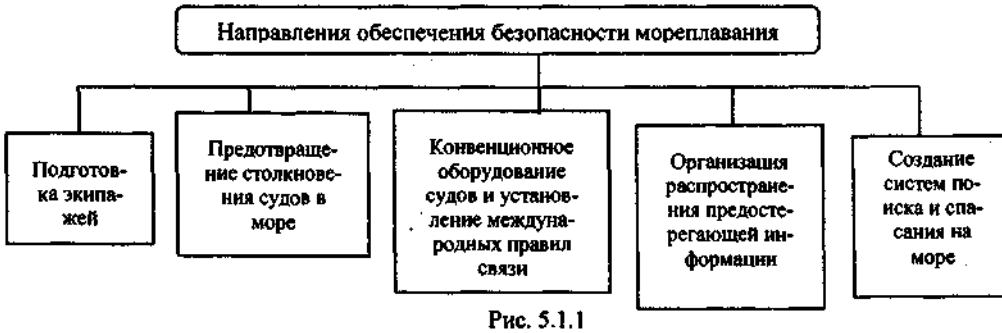


Рис. 5.1.1

Руководящие принципы и критерии, разработанные ИМО в целях принятия мер по установлению судоходных путей, излагаются в Общих положениях ИМО об установлении путей движения судов (резолюция А.572(14) Ассамблеи ИМО с последующими поправками). Эти меры включают: 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 [603].

5.1.3. Требования по подготовке экипажей

Практика организации и осуществления судоходства свидетельствует, что самая сложная проблема обеспечения безопасности мореплавания связана с подготовкой экипажа. В соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. 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 ИМО была разработана и 7 июля 1978 г. подписана Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, которая вступила в силу 28 апреля 1984 г. Эта конвенция, 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. Она применяется к морякам, работающим на морских судах,

[603] См., например: MSC 73/21/Add.3, пункты 153, 155.

за исключением военных[604] 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 Конвенции 1984 г. содержатся 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 должны понимать 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.

5.1.4. Международные правила предотвращения столкновения судов в море (МППСС-72)

МППСС – несомненное достижение международного морского сообщества. Как многие годы ранее, так и теперь Правила 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. Но 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[605], которые сформулировали правила плавания парусных судов, среди которых обязанность судна, идущего полным ветром, уступить дорогу другому, идущему круто к ветру, признавалось универсальной нормой.

Появление в начале XIX в. паровых судов и связанный с этим рост морских происшествий, обусловили необходимость разработки специальных правил, которые бы надежно обеспечили безопасное расхождение судов в море.

По-видимому, первый свод правил о предотвращении столкновения судов в море был опубликован в 1840 г. английской лоцманской корпорацией «Trinity House» и был признан подлежащим применению Судом Адмиралтейства[606].

---

[604] Государства, принявшие обязательства по Конвенции (к ним относится и Россия), должны издать для своих военных кораблей правила, соответствующие установленным международным требованиям.

[605] Например, в Навигационном акте Кромвеля 1651 г., Ордонансе Людовика XIV 1681 г., в Навигационном акте Прусского Конвента 1794 г.

[606] 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, проходившее мимо другого, оставлять последнее по своему левому борту; в конце 1847 г. английский парламент принимает закон установивший единообразие в несение 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 принимается свод из 20 правил, явившихся, по сути, прототипом будущих международных правил [607], годом рождения которых является 1889, когда на международной Вашингтонской конференции были приняты Правила предупреждения столкновения судов в море [608].

Указанные правила «трудились» на обеспечение морской безопасности вплоть до 1948 г., после которого 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. принимаются 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 указанных правил. Конференция закончилась принятием Международных правил предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72), которые вступили в силу в 1977 г.

Эти международные правила распространяются на все суда в открытом море и соединенных с ним водах, по которому 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 оно может установить или предписать для регулирования прохода судов, однако, при этом оно должно принимать во внимание рекомендации ИМО, особые характеристики некоторых судов и интенсивность движения.

---

[607] В 1864 г. эти правила принимаются к исполнению в США.

[608] Правила вступили в силу в 1897 г.

Кроме того, согласно принятым международным правилам[609], положения национальных актов не должны вступать в силу ранее даты, объявленной правительством, предложившим эту систему[610], а в случае, если любая часть устанавливаемой системы лежит вне территориального моря государства-установителя, последнее должно проконсультироваться с ИМО, чтобы эта система могла бы иметь международное использование [611].

Сведения обо всех временных изменениях той или иной системы разделения движения должны направляться как в ИМО, так и в национальные гидрографические службы для своевременного оповещения мореплавателей [612].

5.1.6. Международные правила связи

Международные правила по осуществлению электросвязи закреплены в Международной конвенции электросвязи (Найроби, 1982), которые детализированы в Регламенте электросвязи (Женева, 1979).

В упрощенном виде правила электросвязи представлены на рис. 5.1.2.

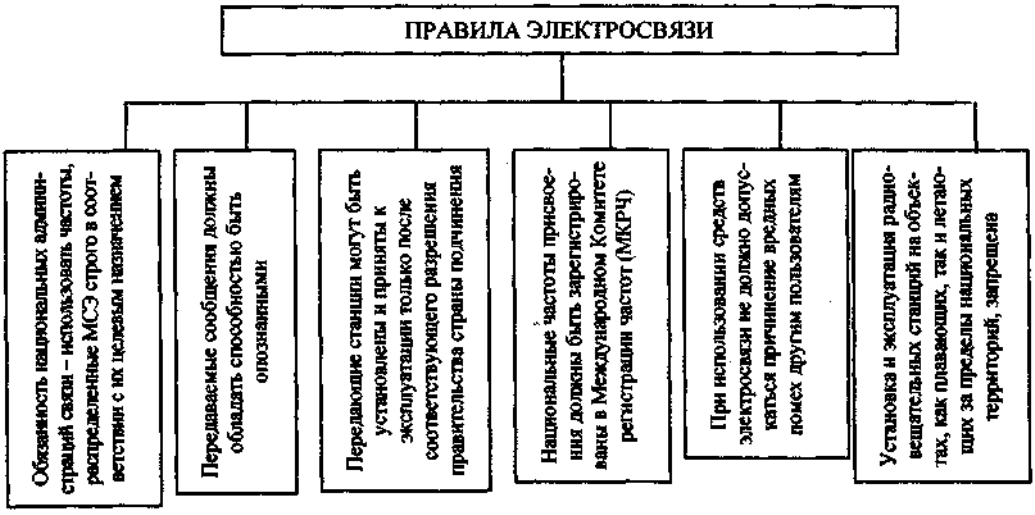


Рис. 5.1.2

В их основе лежит порядок распределения частот между радиослужбами, а также порядок распределения частот радиоспектра, нормы радиоизлучения, меры борьбы против помех и правила работы радиослужб. Международные службы электросвязи должны представлять 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 ис-

---

[609] См.: например, резолюцию ИМО А.378(X) от 14 ноября 1979 г.

[610] Эта дата не должна устанавливаться ранее 4-х месяцев после принятия системы разделения. Причем Извещения мореплавателям, содержащие сведения для корректуры карт с учетом принятых изменений, должны быть выпущены достаточно заблаговременно [148].

[611] Если по какой-либо причине правительство решает не представлять в ИМО систему разделения движения, оно должно четко показать систему разделения на картах, а в пособиях мореплавателям указать правила ее использования.

[612] Не позже чем за 120 дней до установки оборудования в пределах системы разделения движения.

ходили, и таким же образом отвечать на эти сообщения и немедленно принимать по ним требуемые меры.

Проблемы международно-правовой регламентации использования РЭС достаточно подробно освещены в изданиях как отечественных, так и зарубежных авторов прошлых лет [613], и потому в настоящей книге рассматриваются лишь отдельные аспекты проблемы.

Опыт мореплавания свидетельствует о том, что несмотря на все большее внедрение радиосвязи с иностранными судами и береговыми службами, принимая во внимание существующие языковые барьеры, зрительная связь продолжает оставаться одним из основных источников получения предостерегающей информации и обозначения своих 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 Международный свод сигналов (МСС-65)[614].

Действующий главным образом для поддержании связи в целях обеспечения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, Международный свод сигналов обеспечивает смысловую кодировку флажными и световыми сигналами необходимой для мореплавателей информации, включая намерения маневра, согласия, движения, буксировки, вплоть до вопросов оказания медицинской помощи. МСС-65 построен на принципе, при котором каждый сигнал имеет завершенное смысловое значение и может применяться для осуществления сигналопроизводства всеми способами связи, включая радиотелефон и радиотелеграф.

МСС-65 состоит 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 уж латинского алфавита – непременно.

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 (ТСС), прилагаемые к Соглашениям как их неотъемлемая часть, что в совокупности с МСС-65 доводит общее количество сигналов, могущих быть использованными для безопасности мореплавания до 2114 г.[615].

Совершенно очевидно, что насколько точно и быстро обработанная информация достигнет капитана, настолько оперативно будет выработано правильное решение, а

---

[613] См. Зябкин А.И. Международно-правовые основы использования радиоэлектронных систем в процессе военного мореплавания Л.: ВМА, 1988; Кириленко В.П., Зябкин А.И., Солодченко В.С., Скаридов А.С. Международное право для офицеров ВМФ. СПб., 1991.

[614] Свод был разработан 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 4-й Ассамблеей ИМСО 27 сентября 1965 г. и введен в действие 1 апреля 1969 г.

[615] 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 ВМД, дополнен теми, которые, предусмотрены разделом III Приложения I Соглашений между Правительством СССР (России) и США, Канады, Греции «О предотвращении опасной военной деятельности».

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 ТСС) 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

Под «информацией» по безопасности на море (или, как мы ее называем, *предостерегающей*) следует понимать «навигационные и метеорологические предупреждения[616], метеорологические прогнозы и другие срочные сообщения, ... передаваемые для судов» [149, с. 206; 150, с. 600].

К «другим срочным сообщениям» могут быть отнесены сообщения лоцманской службы, сообщения об ухудшении работы радионавигационных систем, информация о поиске и спасании[617].

Информация по безопасности на море является жизненно важной для всех судов и кораблей в море. Вследствие этого ІМО издано ряд нормативных документов (см., например, резолюцию ІМО А.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[618]

В соответствии с резолюцией Ассамблеи ІМО А.706 (17) от 6 ноября 1991 г., распространение навигационных предупреждений возложено на Всемирную службу навигационных предупреждений (ВСНП), которая, получая информацию от всех пользователей морских пространств и национальных служб, должна осуществлять международную координацию по распространению навигационных предупреждений.

---

[616] Под «метеорологической информацией» следует понимать «морские метеорологические предупреждения и прогнозы, включающие в себя сведения..., влияющие на безопасность мореплавания» [151, с. 224]. Метеорологическая информация должна обеспечиваться в соответствии с техническими правилами и рекомендациями Всемирной метеорологической организации.

[617] В Рекомендации 540-1 МККР 1984 г. технический формат передаваемой на суда информации по безопасности на море определяет следующие виды такой информации: 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 РНС «Декка»; H – сообщение о работе РНС «Лоран-С»; I – сообщение о работе РНС «Омега»; J – сообщение о работе РНС «Дифференцированная Омега» [151, с. 22].

[618] Согласно Глоссарию МГО, под «предупреждением» понимается «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» [153].

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[619].

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 [620].

К событиям, могущим составить основу сообщения рассматриваемого формата, относятся:

– повреждения огней, туманных сигналов и буев, обеспечивающих плавание по основных судоходных путям;

– наличие опасных затонувших судов на судоходных путях или вблизи них и, если имеется, их ограждение;

– установка новых важных средств навигационного оборудования (СНО) или значительные изменения существующих, если таковые могут ввести в заблуждение судоводителей;

– наличие громоздких буксирных составов в районах интенсивного судоходства;

– дрейфующие мины;

– 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.

---

[619] Общая организация сбора и распространения предостерегающей информации показана на рис. 5.1.3.

[620] Резолюция Ассамблеи ИМКО А.419 (XI) 1979 г. предлагала более подробное определение, понимая под 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» [154, с. 7].

Международные правила, применительно к перечисленным случаям, указывают, как минимум, на два обстоятельства, имеющих существенное значение для безопасности. Во-первых, на важность, того чтобы в тех 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 [151, с. 236–238].

Второй уровень предупреждений и, возможно, самый распространенный, – это прибрежные предупреждения (ПРИП)[621]. Традиционно они передаются по радио текстом на средних частотах и на УВЧ. В этих предупреждениях даются краткосрочные сообщения, как правило, о временных опасностях (таких, например, как 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 НАВТЕКС будут распространяться в системе NAVAREA только ПРИПы, имеющие большую важность, такие, которые могут 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 должны ограничиваться информацией по основным судоходным путям. На основании документов IMO можно утверждать, что термин «прибрежные» означает воды в полосе до 250 миль от берега [151, с. 238].

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 [622], о ветре силой 10 и более баллов по шкале Бофорта, о котором не было получено штормового предупреждения[623], 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) и дата.

Последний уровень навигационных предупреждений – местные предупреждения. Они 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.

РФ является районным координатором района XIII ВСНП 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 ПРИП на регионы РФ в Балтийском и Черном морях.

---

[621] Под «прибрежным предупреждением» IMO понимает «навигационное предупреждение, содержащее информацию, относящуюся к району, выпущенное национальным координатором» [151, с. 232].

[622] Наряду с этим общераспространенным термином, национальными метеорологическими службами используются термины «ураган», «тайфун», «сильный циклон» и т.д.

[623] Это относится ко всем штормам, иным, чем тропические штормы, упомянутые выше.

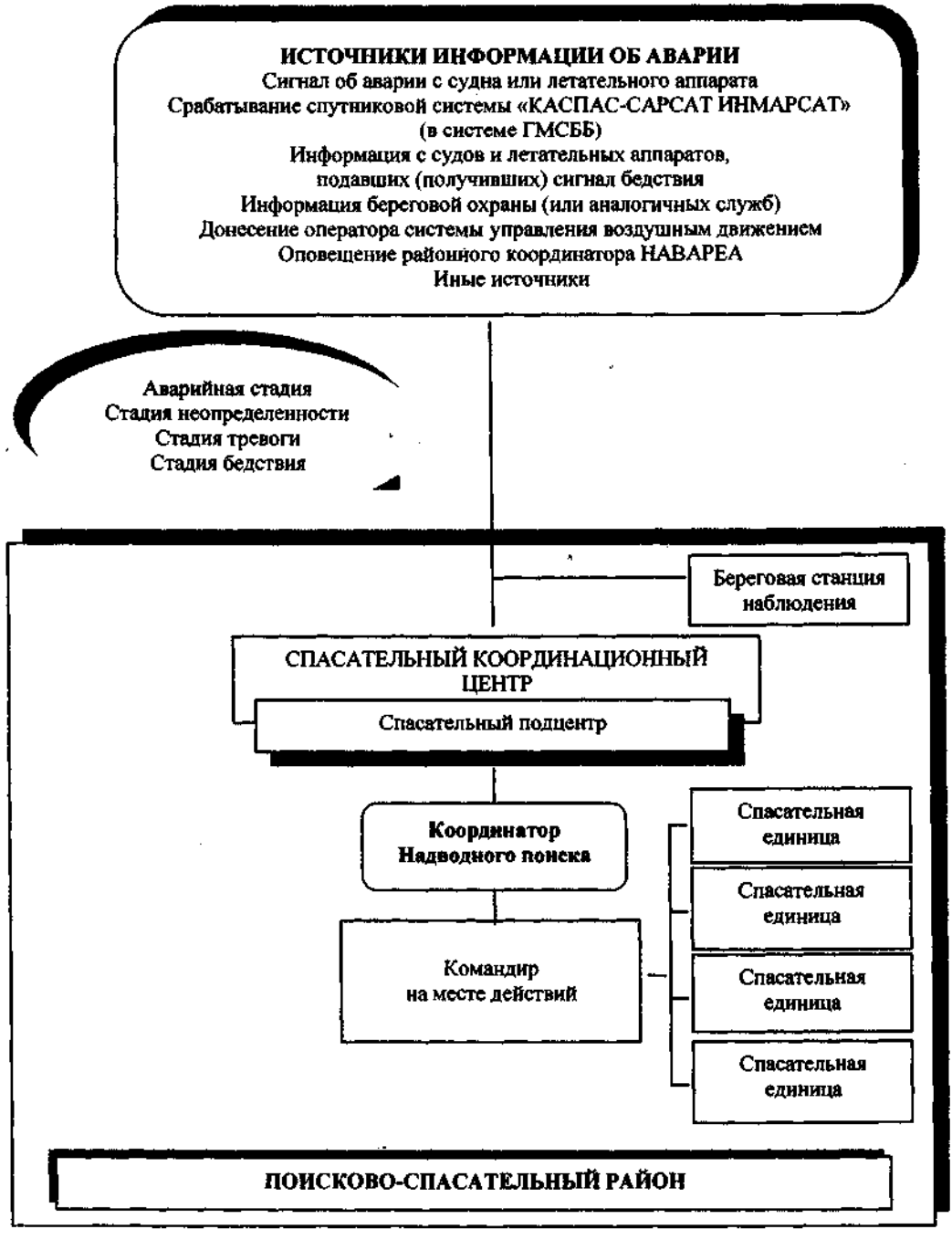


Рис. 5.1.3

Кроме того, РФ передает по радио в национальной системе передач внеочередные навигационные предупреждения и навигационные предупреждения НАВИП на воды

открытого моря и прибрежные воды иностранных государств, а также ПРИП 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 Извещения мореплавателям (ИМ) и соответственной корректуры карты, такую, как о недавно затонувшем судне в мелководном районе, остаются действующим и должны передаваться по радио до выпуска и распространения ИМ.

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 ИМ еще и ежедневно с тем, чтобы равномерно распределить нагрузку по корректуре всего объема картматериалов.

Национальные гидрографические службы в разной степени 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 ИМ, действующих предупреждений, передаваемых по радио, корректур описаний огней и т.д.[624].

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 влияние 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[625].

Отдельное извещение должно быть составлено так, чтобы оно давало ясные, четкие, однозначно понимаемые указания мореплавателю по корректуре его оттиска карты.[626] Выбор материала для публикации отдельного извещения определяется только соображения-

---

[624] С сетью NAVINFORMET можно соединиться через телекс по телефонному каналу связи, в том числе и судам в море. Эта служба открыта для пользования любого мореплавателю.

[625] Кроме того, отредактированный перечень важных сообщений на неохваченные системой NAVAREA районы мира может включать в себя корректуры описаний огней, корректуры лоций, корректуры РТСНО.

[626] Мореплавателю сообщается также и источник корректурных данных.

ми безопасности плавания, а следовательно, любая коллекция извещений представляет интерес для всех классов судов от малого до большого.

Обязанностью мореплавателя является правильное нанесение содержания ИМ на свои карты, при этом рекомендуется использовать стандартный формат условных знаков и регистрировать наличие изменений, как на карте, так и в регистрационном журнале. Для упрощения этой процедуры каждому ИМ присваивается номер, который после выполнения корректуры записывается дополнительно к содержанию самой корректуры для обеспечения учета всех внесенных изменений. ИМ 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 может быть значительным, а отдельные корректуры очень сложны (например, нанесение длинного подводного кабеля, изменение многосекторного огня или схемы установления путей движения судов[627].

Подчас появляется материал, значимость которого требует выпуска ИМ, 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, наклеиваемой на 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); они выпускаются минимально возможного размера, позволяющего разместить новый материал должным образом; их издание требует применения специальных методов печати и подгонки, является дорогостоящим и, в силу того, что они распространяются вместе с другими извещениями, содержат много избыточной информации.

В дополнение к ИМ о корректуре карт мореплавателям 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 действующих извещений.

Местные портовые власти могут выпускать ИМ местной серии. Изменения, о которых в них сообщается, должны отмечаться на карте и заносится в картотеку. Информация локальных ИМ 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 картографиче-

---

[627] Применительно к Российской Федерации, компетентной национальной гидрографической организацией, ответственной за опубликование ИМ, является Главное управление навигации и океанографии РФ, которое издает ИМ еженедельно и отдельными выпусками. Эти выпуски по характеру публикуемой информации подразделяются на постоянные, временные и предварительные. Кроме того, ежегодно в первом номере ИМ публикуются новые источники российского морского законодательства

ских моделей, потеряли свою многовековую монополию. На смену этим моделям в эпоху геоинформатики и вычислительной техники пришли карты, названные в картографии электронными (дисплейными) [628]. 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, Международной морской организацией, Международной гидрографической организацией и некоторыми другими). Кроме того, в настоящее время ведется разработка системы INMARSAT EGS (система расширенного группового вызова ИНМАРСАТ) [629], которая может быть использована в качестве автоматического электронного средства распространения картографических данных через ИСЗ.

5.1.10. Системы передачи предостерегающей информации

Международная система распространения предостерегающей информации для обеспечения безопасности мореплавания схематично показана на рис. 5.1.4. Порядок эксплуатации входящих в нее радиосистем, предназначенных для передачи информации по безопасности на море, предусмотрен Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 г. (SOLAS), с учетом действующих поправок. К указанным системам относятся:

– система передачи и автоматического приема информации по безопасности мореплавания средствами узкополосной буквопечатающей телеграфии (НАВТЕКС) [155];

– 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)[630].

---

[628] Успехи в создании и внедрении электронной картографии могли бы послужить основой разработки международной электронной информационно-навигационной системы (МЭНИС), которая могла бы не только осуществлять обработку навигационной информации, но и служить в дальнейшем законным эквивалентом бумажной карте, и обеспечивать интегрированное отображение информации карты совместно с динамическим местоположением корабля. Корректура для перспективной МЭНИС, по крайней мере на ее раннем этапе существования, может передаваться пользователю в одной из следующих форм: ручной ввод информации ИМ; распространение ИМ на магнитных носителях; передача корректурной информации по телекоммуникационным каналам.

[629] Иначе эта служба называется Международная служба сети безопасности (в режиме расширенного группового вызова). Необходимость ее функционирования определяется правилом IV/7.1.5 Конвенции SOLAS-74 (с поправкой 1988 г.), а порядок ее использования регулируется Наставлением по Международной службе сети безопасности.

[630] Обслуживаемая вручную радиотелеграфная система. 1 февраля 1999 г. заменена автоматическим аналогом, введением Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

В целях обеспечения функционирования вышеназванных систем и решения ими задач по безопасности мореплавания SOLAS-74 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 [151, с. 604].

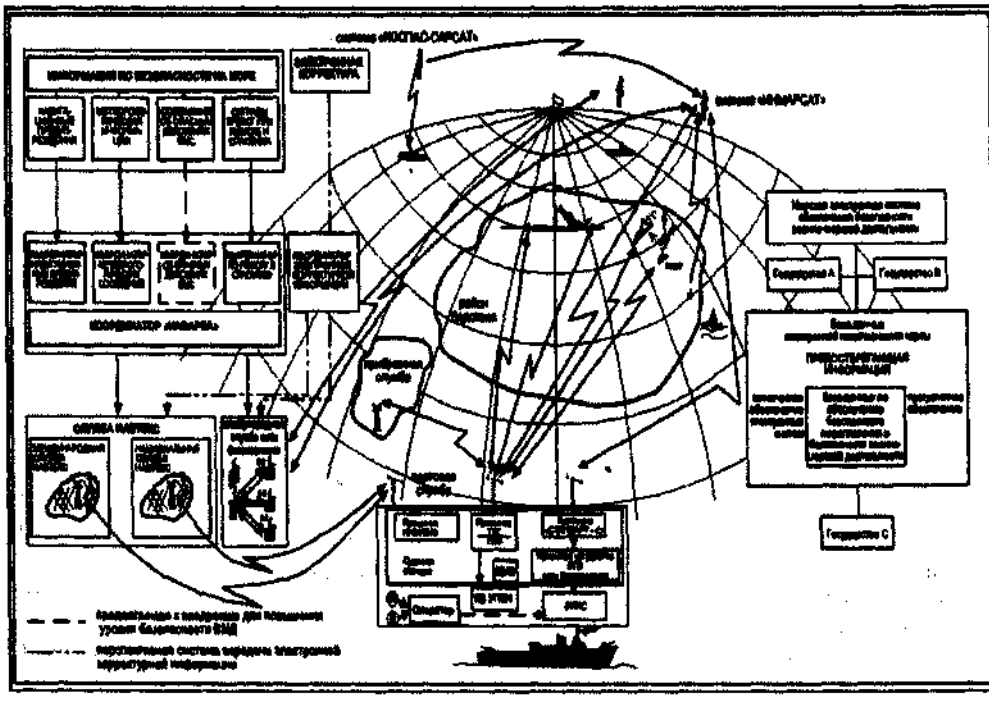


Рис. 5.1.4

Международная служба НАВТЕКС обеспечивает передачу и автоматизированный прием (на частоте 518 кГц) информации по безопасности на море в виде текста на английского языке [151, с. 598–600]. Являясь компонентом Всемирной службы навигационных предупреждений, ее эксплуатационные и технические характеристики должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к создаваемой Глобальной морской системе связи для обеспечения безопасности (ГМССБ) [156].

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 передачи сообщений в системе НАВТЕКС довольно часты, то многие из предупреждений, передаваемых сейчас в системе NAVAREA, в будущем планируется распространять через систему НАВТЕКС.

Национальная служба НАВТЕКС должна осуществлять передачи 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 [631].

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

Как уже отмечалось ранее, решение о создании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (англ. – Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) было принята в 1988 г. на Конференции по обсуждению поправок к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. 1 февраля 1999 г. система вступила в строй.

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 передаче 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[632].

В настоящее время в качестве космических сегментов используются две спутниковые системы радиосвязи: ИНМАРСАТ[633] и КОСПАС-SARSAT[634].

Для обеспечения работоспособности ГМССБ, суда должны соответствовать определенным требованиям в части оборудования необходимыми техническими средствами. Перечень оборудования зависит от района плавания судна. Всего их установлено четыре.

А1 – район в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере, одной береговой УКВ станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием цифрового избирательного вызова (ЦИВ).

А2 – район, за исключением морского района А1, в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой промежуточно-волновой

---

[631] Резолюция ИМО А.705 определяет, что национальные службы НАВТЕКС могут осуществлять передачи на частотах 4209,5 кГц и 490 кГц и КВ УБПЧ [151, с. 222].

[632] Основные компоненты ГМССБ показаны на рис. 5.1.5.

[633] Международная организация ИНМАРСАТ учреждена в соответствии с Конвенцией о Международной организации морской спутниковой связи, принятой 3 сентября 1976 г. Подробнее см. ниже.

[634] КОСПАС-SARSAT – система спутников, размещенных на околополярных орбитах, которая способна принимать и ретранслирует сигналы бедствия, получаемые со спутниковых АРБ [150, с. 600].

станции, обеспечивающей постоянную возможность передачи сообщений о бедствии с использованием ЦИВ.

А3 – район, за исключением районов А1 и А2, в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ, обеспечивающих постоянную возможность оповещения о бедствии.

А4 – район, находящийся за пределами морских районов А1, А2, А3.

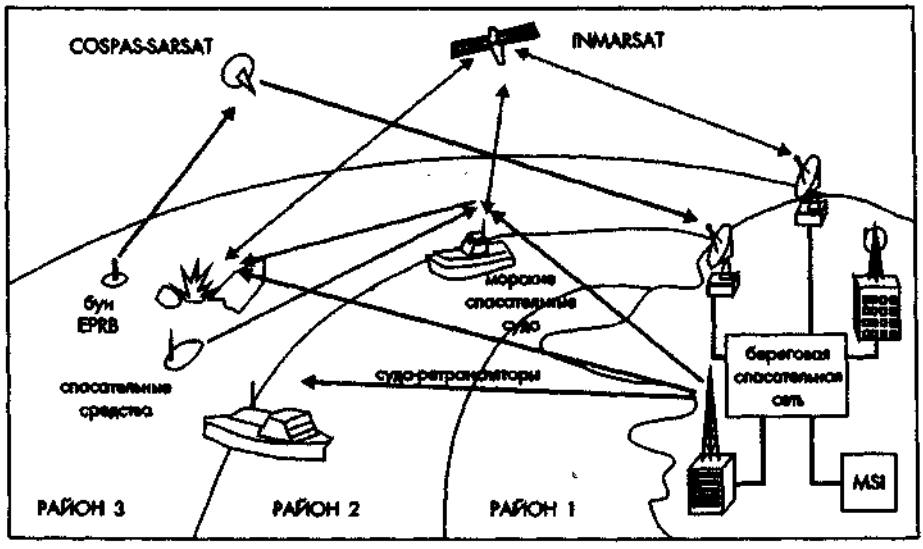


Рис. 5.1.5

Каждое судно, совершающее плавание исключительно в морском районе А1, в соответствии с требованиями ГМССБ должно иметь:

– две УКВ радиоустановки (одна – для обеспечения передачи и приема ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70), вторая – для передачи и приема радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13), 156,8 МГц (канал 16), а также на других международных и национальных частотах);

– устройство, обеспечивающее ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ;

– два радиолокационных ответчика (РЛО), обеспечивающих работу в диапазоне 9 ГГц, на любом пассажирском и на каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 рег. т и более, или один РЛО на каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 рег. т и более, но менее 500 рег. т;

– приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС;

– спутниковый аварийный радиобуй (АРБ) системы КОСПАС-САРСАТ, установленный в положении, обеспечивающем свободное всплытие и работающий в диапазоне 406 МГц, имеющий приводной радиомаяк, излучающий на частоте 121,5 МГц;

– три комплекта переносной УКВ радиоаппаратуры двусторонней радиотелефонной связи для использования на спасательных средствах на любом пассажирском и на каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 рег. т и более или два комплекта на каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 рег. т и более, но менее 500 рег. т.

В дополнение к перечисленному выше оборудованию, каждое судно, совершающее рейсы за пределами морского района А1, но остающееся в пределах морского района А2 должно иметь:

– оборудование для передачи и приема сообщений о бедствии и в целях обеспечения безопасности на частотах 2187,5 кГц с использованием ЦИВ с места, откуда обычно управляется судно;

– передачу и прием сообщений общего назначения с использованием радиотелефонии и узкополосной буквопечатающей телеграфии (УБПЧ) на рабочих частотах в полосе 1605 – 4000 кГц;

– судовую земную станцию (СЗС) ИНМАРСАТ стандарта С с приемником расширенного группового вызова (РГВ).

Каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1 и А2, но остающееся в пределах морского района А3, в дополнение к оборудованию, перечисленному для района А1, должно иметь:

– ПВ (КВ) радиоустановку, обеспечивающую в полосе частот 1605–27 500 кГц передачу и прием сообщений о бедствии в целях обеспечения безопасности с использованием радиотелефонии, ЦИВ (встроенное или отдельное устройство), с использованием УБПЧ (встроенное или отдельное устройство);

– ПВ (КВ) радиоустановку для обеспечения передачи и приема радиосообщений общего назначения с использованием радиотелефонии и УБПЧ на частотах, присвоенных морской подвижной службе в полосе 1605–27 500 кГц;

– СЗС ИНМАРСАТ-С с приемником расширенного группового вызова;

– специальное устройство, установленное на месте, откуда обычно управляется судно и предназначенное для несения непрерывной вахты ЦИВ на частотах 2187,5 кГц, 8414,5 кГц, и одновременно на одной из частот 4207,5 кГц, 6312 кГц, 12 577 кГц или 16 804,5 кГц.

Кроме того, в дополнение к упомянутому выше оборудованию (табл. 5.1.1) каждое судно, совершающее рейсы за пределами морских районов А1, А2 и А3, должно иметь радиоустановки, обеспечивающие:

– передачу и прием сообщений в режиме А1А на частоте 500 кГц;

– постоянное наблюдение на частоте 500 кГц [635].

Из приведенной выше информации следует, что технической основой глобальной системы обеспечения безопасности служат две 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. В настоящее время[636] 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.

---

[635] Суда, следующие по Северному морскому пути, приравниваются к судам, имеющим радиооборудование для морских районов А1, А2, А3 и А4.

[636] Международная организация ИНМАРСАТ имеет статус международной организации, с апреля 1999 г. – частная компания с ограниченной ответственностью Inmarsat Ltd.), которая зарегистрирована в Великобритании.

Таблица 5.1.1

Примерный состав судового оборудования в зависимости от района плавания

Наименование оборудования	Районы ГМССБ			
	A1	A2	A3	A4
УКВ радиоустановка (70 к.)	+	+	+	+
УКВ радиоустановка (16 к.)	+	+	+	+
Приемник наблюдения ЦИВ	+	+	+	+
Радиолокационный ответчик (РЛО) (2 комплекта)	+	+	+	+
Приемник НАВТЕКС	+	+	+	+
АРБ КОСПАС-САРСАТ 406 МГц + привод на 121,5 МГц	+	+	+	+
УКВ носимые р/ст. (3 компл.)	+	+	+	+
ПВ радиоустановка с радиотелефоном, ЦИВ и УБПЧ		+	+	+
Судовая земная станция «-С» с приемником расширенного группового вызова		+	+	+
ПВ/КВ радиоустановка с радиотелефоном, ЦИВ и УБПЧ			+	+
ПВ/КВ радиоустановка для радиосообщений общего назначения			+	+
Радиопередатчик 500 кГц				+
Радиоприемник 500 кГц				+

Участниками являются около 90 стран, организация располагает более чем 150 000 пользователями, которых обслуживают около 200 поставщиков услуг системы из 80 с лишним стран и имеет лицензии на эксплуатацию системы в 171 государстве.

Во владении и эксплуатации 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. Организация финансируется за счет взносов участников в соответствии с их долевым участием, которое определяется Эксплуатационным соглашением. Организация имеет три органа управления: Ассамблею, Совет Участников и Директорат, расположенные в Лондоне.

Ассамблея – высший орган управления. В нее входят представители всех стран, подписавших Конвенцию, собирается один раз в два года для рассмотрения деятельности Организации и определения целей и планов долгосрочной политики. Совет принимает решения для осуществления целей организации наиболее экономичным, эффективным и действенным способом на основе рекомендаций Ассамблеи. Совет собирается 3-4 раза в год. В его состав входят представители 18 участников[637]. Директорат обеспечивает ежедневную работу в соответствии с решениями Совета и является главным исполнительным органом организации.

В систему ИНМАРСАТ входит космический сегмент, состоящий из действующих и запасных геостационарных спутников с ретрансляторами, парк судовых (авиационных) станций, береговые центры и аварийные радиобуи.

Спутниковая система включает четыре основные части:

1) космический сегмент, в который входят действующие и запасные спутники с ретрансляторами;

2) сеть земных станций (ЗС) (Land Earth Station – LES);

[637] Россию представляет ГУП «Морсвязьспутник».

3) абонентские подвижные земные станции, или терминалы (Mobile Earth Station – MES);

4) средства управления системой, в которую входит Центр эксплуатации сети (Network Operation Centre – NOC) и Центр управления спутниками (Satellite Control Centre – SCC)[638].

Космический сегмент состоит из девяти спутников, находящихся на геостационарной орбите. Четыре из этих спутников последнего, третьего, поколения (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 [159].

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 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. [639]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 из-

[638] Спутники, NOC и SCC принадлежат Организации, наземные станции – членам Организации; владельцами подвижных станций (терминалов) могут быть любые юридические или физические лица.

[639] Организуется также возможность связи между двумя подвижными абонентскими станциями («режим двойного скачка»).

лучения и диапазон частот могут изменяться на орбите, что позволяет обеспечивать связью те регионы, где потребности в связи высоки, а ресурсов не хватает [640].

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.

Согласно правилу IV/7.1.5 Конвенции СОЛАС-74 (с поправками 1988 г.), каждое судно в море для обеспечения безопасности, должно иметь радиоаппаратуру для приема информации по безопасности на море с помощью системы расширенного группового вызова (РГВ) ИНМАРСАТ.

В соответствии с назначением и использованием, система ИНМАРСАТ подразделяется на стандарты:

а) ИНМАРСАТ мини-М (англ. – INMARSAT-phone mini-M) – наиболее популярный стандарт, применительно к установке на маломерные суда и яхты, поскольку терминалы данного стандарта являются малогабаритными и легкими (имеет размеры менее компьютера типа «ноутбук» и вес около 2 кг), обеспечивает возможность пользоваться высокоскоростной передачей данных (до 64 кбит/с), имеет традиционный набор услуг: телефонию (4,8 кбит/с), факсимильную связь и передачу данных (2,4 кбит/с);

б) ИНМАРСАТ-М4 (англ. – INMARSAT-M4) – введен в эксплуатацию в конце 1999 г. для обеспечения работы в Глобальной Сети (англ. – Global Area Network (GAN) и включает голосовую связь 4.8 кбит/с, факс и высокоскоростные данные (до 64 кбит/с), ISDN, IPDS (пакетная передача данных), доступ в Интернет, электронную почту, видеоконференцию;

в) ИНМАРСАТ-А (англ. – INMARSAT-A) – введен в эксплуатацию в 1982 г., предоставляет услуги в аналоговом режиме, обеспечивает связь в телефонном и телеграфном режимах (частота передачи 1636,5–1645,0 МГц; приема 1535,0–1543,5 МГц);

г) ИНМАРСАТ-Б (англ. – INMARSAT-B) – введен в эксплуатацию в 1993 г., является цифровым аналогом стандарта ИНМАРСАТ А и обеспечивает весь спектр услуг этого стандарта;

д) ИНМАРСАТ-С (англ. – INMARSAT-C) – введен в эксплуатацию в 1991 г. и обеспечивает телексную связь и низкоскоростную передачу данных (600 бит/с) на основе метода хранения и последующей передачи через всенаправленную антенну высотой всего в несколько дюймов. Inmarsat-C также обеспечивает работу электронной почты через конкретную Земную станцию, используя протоколы X.25 и X.400. Терминал может иметь в своем составе или подсоединяться к устройствам определения местоположения (например, GPS). Данный стандарт одобрен для использования в системе ГМССБ, а также удобен для сбора информации с удаленных объектов и управления грузоперевозками. Имеет встроенный GPS (система глобального определения местоположения);

[640] http://www.inmarsat.ru/.

е) ИНМАРСАТ-Д (англ. – INMARSAT-D/D+) – обеспечивает низкоскоростную передачу данных при помощи терминалов, размером с CD-плейер. Оборудованный приемником GPS, терминал D+ является идеальным средством управления транспортными перевозками, передачи коротких сообщений водителю, дистанционного управления и автономного снятия информации;

ж) ИНМАРСАТ-И (англ. – INMARSAT-E) – обеспечивает передачи сигналов спасения посредством радиобуев, отправляющих сигнал бедствия, с указанием координат, через наземные станции спутниковой связи системы ИНМАРСАТ. Покрывает практически всю акваторию мировых океанов и полностью соответствует требованиям ГМССБ;

е) ИНМАРСАТ-М (англ. – INMARSAT-M) – является предшественником стандарта ИНМАРСАТ мини-М и первым в мире персональным портативным спутниковым телефоном, обеспечивающим с 1993 г. голосовую связь и передачу факсимильных сообщений. Существует морской вариант с самонаводящейся антенной размером 70 см в диаметре.

Кроме перечисленных выше стандартов, существуют и некоторые другие, которые используются для передачи сообщений о местонахождении летательных аппаратов. Например, стандарт Aero-C (передача низкоскоростных данных и сообщений о местоположении в авиации); Aero-H (эксплуатируется с 1990 г., предоставляя услуги и передачи данных на воздушных судах; обеспечивает связь (голосовую и факсимильную) для членов экипажа и пассажиров с любым абонентом); Aero-I (обеспечивает связь (голосовую и факсимильную) малой и средней авиации); Aero-L (авиационный стандарт, обеспечивающий обмен данными в реальном масштабе времени со скоростью 600 бит/с. и соответствует требованиям по безопасности ICAO); Aero mini-M (разработан для небольших корпоративных самолетов и авиации общего назначения для обеспечения голосовой и факсимильной связи, а также передачи данных на скорости 2,4 кбит/с).

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 (АПБ)[641] 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[642], девять наземных контрольных центров, размещенных на территории девяти государств. И не смотря на то, что самым дорогим компонентом системы является космический сегмент, самым хлопотным, предполагающим международную стандартизацию, является радиобуй, предназначенный для первичной передачи сигнала бедствия.

В международной практике первые буи-передатчики сигналов бедствия получили широкое распространение в конце 60-х годов и использовали для передачи частоту 243 МГц. В начале 70-х вначале 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.

---

[641] Имеются в виду аварийные радиобуи (АРБ устанавливаются на наземных объектах и морских судах, АПБ – на летательных аппаратах).

[642] По оценкам специалистов, для того, чтобы система КОСПАС-SARSAT действовала с наибольшей эффективностью, нужно вывести на орбиту еще, по меньшей мере, четыре спутника.

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 ч), а спустя максимально возможное время после катастрофы (оптимальным считался срок в 50 ч).

Трудности поисковых работ заключались в малом радиусе 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 как ложные [157]. Эти и другие причины, связанные с необходимостью обеспечения более эффективной системы спасания на море, послужили основанием разработки ГМССБ[643].

Кроме описанных выше составляющих системы, одним из основных ее элементов является радиобуй, работающий на частоте 406 МГц. Его технические возможности должны позволять «наблюдать» его сигнал в районе с радиусом в 100 км[644], вне зависимости от его географического положения.

Принцип работы системы заключается в последовательной отработке информационной цепочки:

– сигналы АРБ на частоте 406 МГц ретранслируются спутниками на наземный пункт приема информации для определения координат АРБ;

– затем в режиме межмашинного обмена результаты обработки передаются в центр системы КОСПАС;

– после сортировки и адресации сообщения о бедствии передаются по телексным линиям связи в национальный центр авиационной поисково-спасательной службы (АПСС) и национальный морской спасательно-координационный центр (МСКЦ). Последний, определив в чьей зоне координационной ответственности произошло бедствие, передает по штатной схеме информацию о происшедшем и дает необходимые указания центру АПСС и МСКЦ по организации поиска и спасания [158, с. 7].

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);

– международный координационно-вычислительный центр (МКВЦ), расположенный в Москве;

– станции приема и обработки информации, расположенные в Архангельске, Москве, Находке и Новосибирске. [645]

---

[643] Это 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 800 000 буев-передатчиков, работающих на этой частоте, и 150 000 работающих на частоте 406 МГц), во-вторых, с сентября 1982 по конец декабря 1991 г. к тому времени широко употребляемый излучатель в 753 происшествиях и катастрофах спас жизнь 2055 человекам (излучатель на 406 МГц использовался в 96 случаях и спас 321 человека). Доля авиации в спасательных операции составила 1059 спасенных в 473 катастрофах.

[644] Обследование такого района одним вертолетом займет 25 мин при скорости 60 узлов на расстоянии просматриваемых треков в 2 км.

[645] МКВЦ является единственной организацией в России, которая проводит регистрацию АРБ-406 МГц и ведет компьютерную базу данных по всем аварийным радиобуям России, части стран СНГ, а также и ряда других государств.

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 тонн и более, совершающие международные рейсы[646], распространяются требования по оснащению судов радиооборудованием Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)[647].

Каждое судно в соответствии с требованиями ГМССБ должно иметь:

(1) две УКВ радиоустановки, одна из которых обеспечивает передачу и прием ЦИВ на частоте 156,525 МГц (канал 70). Одна должна обеспечивать возможность осуществлять запуск передачи оповещения о бедствии на канале 70 с места, откуда обычно управляется судно, вторая – передачу и прием радиотелефонных сообщений на частотах 156,3 МГц (канал 6), 156,65 МГц (канал 13), 156,8 МГц (канал 16), а также на других международных и национальных частотах;

(2) устройство, обеспечивающее ведение непрерывного наблюдения за ЦИВ на канале 70 УКВ, которое может быть выполнено в виде отдельного блока или встроенного в УКВ радиоустановку, требуемую п. 1;

(3) два радиолокационных ответчика (РЛО), обеспечивающих работу в диапазоне 9 ГГц, на любом пассажирском и на каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 рег. т и более, или один РЛО на каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 рег. т и более, но менее 500 рег. т;

(4) приемник, обеспечивающий прием передач международной службы НАВТЕКС;

(5) спутниковый аварийный радиобуй (АРБ) системы КОСПАС-САРСАТ, установленный в положении, обеспечивающем свободное всплытие, работающий в диапазоне 406 МГц и имеющий приводной радиомаяк, излучающий на частоте 121,5 МГц;

(6) три комплекта переносной УКВ радиоаппаратуры двусторонней радиотелефонной связи для использования на спасательных средствах на любом пассажирском и на каждом грузовом судне валовой вместимостью 500 рег. т и более или два комплекта на каждом грузовом судне валовой вместимостью 300 рег. т и более, но менее 500 рег. т.

1982 г. система КОСПАС-САРСАТ использовалась при проведении более чем 2660 поисково-спасательных операций, в которых спасено более 8600 граждан различных стран. В 1996 г. данные системы КОСПАС-САРСАТ были использованы в 300 поисково-спасательных операциях при спасении более 1170 человек. За этот период режим 406 МГц был использован в 70% всех морских инцидентов (188 поисково-спасательных операций). За время функционирования системы с ее помощью было спасено более 350 граждан России; за один лишь 1997 г. было спасено более 150 человек. С использованием персональных АРБ в мире спасено более 500 человек [648].

---

[646] Требования не применяются к военным кораблям и военным транспортам судам, не имеющим механических средств движения прогулочным яхтам, не занимающимся коммерческими перевозками рыболовным судам.

[647] Требования распространяются на все суда, независимо от года постройки.

[648] http://www.mountain.ru/radio/library/2001/kospas/

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 СОЛАС 74/78, а также Международный Кодекс по Безопасности Судов и Портовых Сооружений (англ. – International Code for the Security of Ships and of Port Facilities) [649].

Поправки, принятые к Конвенции СОЛАС 74/78, направлены на повышение безопасности судов на море и в зонах взаимодействия судно–порт. Среди прочего, эти поправки предусматривают введение новой главы СОЛАС, посвященной непосредственно аспектам безопасности на море и содержащей обязательное требование для судов соблюдать Кодекс ОСПС.

В изменениях к главе V («Безопасность мореплавания») предусмотрены новые временные рамки для установки систем автоматического оповещения (САО)[650].

Существующая глава XI СОЛАС («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 [651].

Кодекс ОСПС применяется к следующим типам судов, совершающих международные рейсы:[652]

– пассажирские суда, включая высокоскоростные пассажирские суда;
– грузовые суда, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 рег. т и более;
– морские передвижные буровые установки[653]; и

---

[649] В соответствии с правилом XI-2/1 Конвенции СОЛАС 74/78, Конвенция получила официальную абривиатуру – «ISPS Code», - применительно к настоящей книге – «Кодекс ОСПС».

[650] Суда, иные чем пассажирские суда и танкеры, валовой вместимостью 300 рег. тонн и более, но менее 50 000 рег. тонн, 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.

[651] 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.

[652] В соответствии с резолюцией 2, принятой Конференцией, Кодекс ОСПС начал действовать с 1 июля 2004 года по вступлении в силу новой главы XI-2 Конвенции.

[653] Термин *судно*, когда он используется в данном Кодексе, включает морские передвижные буровые установки и высокоскоростные суда, определенные в правиле XI-2/1.

– 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 оценки охраны портовых сооружений. Оценка охраны 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. Для судов эти требования включают:

1) планы охраны судна;
2) перечень лиц командного состава судна, ответственных за охрану;
3) перечень должностных лиц компании, ответственных за охрану;
4) соответствующее бортовое оборудование.

Для портовых средств эти требования включают:

1) планы охраны портового средства;
2) должностных лиц портового средства, ответственные за охрану;
3) 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[654]

---

[654] 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 [Статья 2(9) Кодекса]. *Уровень охраны 2* означает уровень, при котором из-за повышенного риска происшествия в течение некоторого периода времени должны поддерживаться соответствующие дополнительные меры по обеспечению охраны [Статья 2(4) Кодекса]. *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 [Статья 2(4) Кодекса]. При установлении

В соответствии с положениями Кодекса любая компания, эксплуатирующая суда, должна назначить у себя должностное лицо, ответственное за охрану[655], а на каждом из своих судов – лицо командного состава судна, ответственное за охрану. 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.

В ***плане охраны судна***[656] указываются как эксплуатационные, так и физические меры охраны, которые следует принимать на самом судне для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем «охраны 1». В плане должны быть также указаны дополнительные или усиленные меры охраны, которые при получении соответствующих указаний могут быть приняты на самом судне для перехода на уровень «охраны 2» и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в плане должны быть указаны возможные действия по подготовке судна к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы судну в случае угрозы при уровне «охраны 3».

Судно должно иметь лицо командного состава, ответственное за обеспечение его охраны [657], и способное действовать согласно установленному уровню охраны[658]. Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану[659], должно находиться в постоянном контакте с лицом командного состава, ответственным за охрану судна с целью координации их действий.

Оценка охраны портового средства является, по существу, анализом риска в отношении всех аспектов эксплуатации портового средства с целью определить, какие его части наиболее уязвимы и/или могут быть наиболее вероятным объектом нападения. Риск для безопасности является функцией угрозы нападения, связанной с уязвимостью объекта нападения и последствиями нападения. Оценка охраны портового средства поможет определить, для каких портовых средств требуется назначение должностного лица, ответственного за охрану, и разработать план охраны портового

уровня охраны создается связь между судном и портовым средством, поскольку при этом срабатывает механизм осуществления соответствующих мер по охране судна и портового средства.

[655] *Должностное лицо компании, ответственное за охрану*, означает 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 [Статья 2(7) Кодекса].

[656] *План охраны судна* означает план, выработанный для обеспечения применения мер на судне, предназначенных для защиты людей, груза, грузовых транспортных единиц или судна от рисков нарушения охраны [Статья 2(4) Кодекса].

[657] *Лицо командного состава, ответственное за охрану судна*, означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану, и должностным лицом портового средства, ответственным за охрану [Статья 2(6) Кодекса].

[658] При уровне охраны 1 основные меры должны быть направлены на: исполнение всех судовых обязанностей по обеспечению охраны; контроль доступа на судно; контроль посадки людей на судно и контроль доставки их имущества; наблюдение за участками ограниченного доступа для исключения доступа не уполномоченных на то лиц; наблюдение за палубой и районом вокруг судна; надзор над грузовыми операциями и операциями с судовыми запасами; и обеспечение того, чтобы находились под рукой средства связи в целях охраны.

[659] *Должностное лицо портового средства, ответственное за охрану*, означает лицо, назначенное ответственным за выработку, выполнение и пересмотр плана охраны портового средства и за связь с лицами командного состава, ответственными за охрану судов, и с должностными лицами компании, ответственными за охрану [Статья 2(8) Кодекса].

средства. В этом плане указываются эксплуатационные и физические меры охраны, которые следует принимать портовому средству для обеспечения того, чтобы оно всегда эксплуатировалось с уровнем охраны 1. В плане должны быть также указаны дополнительные, или усиленные, меры охраны, которые, при получении соответствующих указаний могут быть приняты портовым средством для перехода на уровень охраны 2 и эксплуатации с этим уровнем. Кроме того, в нем должны быть указаны возможные действия по подготовке портового средства к быстрому реагированию на указания, которые могут быть отданы при уровне охраны 3.

Каждое портовое средство должно иметь план охраны [660], который разрабатывается и выполняется на основе оценки охраны портового средства. Оценка охраны портового средства включает, по меньшей мере, следующие элементы:

1) определение и оценку 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.

Таким образом, можно констатировать, что для достижения своих целей данный Кодекс объединяет большое количество функциональных требований, которые в обобщенном виде включают:

1) сбор и оценку информации в отношении угроз охране и обмена такой информацией[661];

2) требование соблюдения протоколов связи для судов и портовых средств;

3) предотвращение неразрешенного доступа на суда, портовые средства и в их районы с ограниченным доступом;

4) предотвращение доставки на суда или на портовые средства неразрешенных предметов (оружие, зажигательные устройства) или взрывчатых веществ;

5) обеспечение средствами подачи сигналов аварийно-предупредительной сигнализации в случае происшествия или угрозы происшествия;

6) требование наличия планов охраны судов и портовых средств, основанных на оценках охраны; и

7) требование о подготовке персонала и учениях для освоения планов охраны и процедур.

---

[660] ***План охраны портового средства*** означает 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 [Статья 2(5) Кодекса].

[661] Правило XI-2/5 требует, чтобы все суда к 2006 г. были оборудованы судовой системой тревожного оповещения. При приведении в действие судовая система тревожного оповещения должна включать и передавать компетентному органу, назначенному Администрацией, тревожное оповещение в направлении «судно–берег», указывающее опознавательные данные судна и его координаты и предупреждающее, что безопасность судна находится под угрозой или снизилась. Эта система не должна подавать какого-либо аварийно-предупредительного сигнала на самом судне. Судовая система тревожного оповещения должна быть такой, чтобы ее можно было привести в действие с ходового мостика или по меньшей мере с одного другого места.

На судне должно находиться Международное свидетельство об охране судна, удостоверяющее его соответствие требованиям главы XI-2 СОЛАС 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 Джон Н. 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 (ОВД).

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 ОВД.

Под суверенным воздушным пространством государства понимается пространство, которое находится над его территорией. Как уже отмечалась выше, территорией государства 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 террито-

рии, в частности, над открытым морем, действуют правила, установленные Международной организацией гражданской авиации (ICAO) [662].

В интересах обеспечения безопасности полетов все воздушное пространство (далее ВП) 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. Он включает воздушные трассы, зоны и траектории полетов воздушных судов, на которых обеспечивается обслуживание воздушного движения.

Под районом полетной информации нижнего[663] 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)[664] может охватывать пространства нескольких FIR и простираться в радиусе 700 – 800 км до высоты 13 400 м (44 000 футов)[665].

В пределах района полетной информации воздушное пространство подразделяется:

– на контролируемое воздушное пространство, в котором осуществляются диспетчерский контроль и диспетчерское обслуживание и в котором могут осуществляться полеты как по приборам (ППП), так и по правилам визуального полета (ПВП);

– консультативное воздушное пространство, в котором осуществляется консультативное обслуживание воздушного движения. В нем можно выполнять полеты как по ППП, так и по ПВП, но обслуживание осуществляется только полетов по ППП;

– 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.

---

[662] Организация создана в соответствии положениями Чикагской Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. В Приложении 2 к указанной Конвенции записано: «Над открытым морем настоящие правила (правила Конвенции – *прим. автора*) 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.

[663] 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.

[664] Его центральный орган – диспетчерский центр обслуживания верхнего воздушного пространства (UACC – Upper Area Control Center).

[665] В некоторых случаях верхняя граница UIR не устанавливается.

Каждое государство по соображениям военной необходимости или общественной безопасности может 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 тому, что к такому воздушному судну может быть обращено требование 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 [666]. Указанные зоны могут быть установлены следующих видов:

P-PROHIBITED – запретные зоны, полеты в которых запрещены на всех высотах;

R-RESTRICTED – зоны ограниченного запрета, полеты в которых запрещены лишь на определенных высотах или на определенное время;

D-DANGER – опасные зоны, полеты в которых опасны по тем или иным причинам [667];

C-CAUTION – зоны, опасные для полетов ввиду использования военной авиацией в учебных целях;

A-ALERT – тревожные зоны, в которых интенсивность полетов столь высока, что полеты в них требуют особого внимания и осторожности;

T-TRAINING – зоны тренировочных полетов;

W-WARNING – зоны предупреждения; ограничения на полеты в этих зонах вводятся рассылкой специальных NOTAM[668].

В системе обслуживания воздушного движения ICAO предусмотрено установление диспетчерских районов и зон полетной информации.

Диспетчерский район (CTA) – основная часть контролируемого ВП. Нижняя граница его проходит на определенной [не менее 200 м (700 футов)] высоте от земли, обеспечивающей визуальные полеты на безопасных высотах в радиусе 150–170 км. Вертикальный интервал (эшелонирование по высоте) и нижний безопасный эшелон составляет, как правило, не менее 300 м.

Внутри CTA могут быть установлены аэродромно-диспетчерские зоны (CTR), предназначенные для управления летательными аппаратами на взлете и посадке. Они представляют собой цилиндры радиусом 5–10 морских миль. За нижнюю границу зоны принимается поверхность земли, а верхняя обычно совпадает с нижней границей контролируемого ВП. При наличии нескольких близко расположенных один от другого аэродромов с интенсивным воздушным движением или нескольких сходящихся маршрутов, вызывающих повышенную концентрацию воздушного движения, создаются узловые диспетчерские районы (TMA). Нижняя граница TMA устанавливается на высоте 300 м (1000 футов) над поверхностью земли. Верхняя граница TMA может достигать границы нижнего воздушного пространства.

Основным принципом обслуживания воздушного движения (ОВД) является руководство экипажем только одним наставником (диспетчером). Передача управления от одного центра к другому происходит только после подтверждения центра, берущего на себя управление воздушным судном.

---

[666] В Статье 9 Чикагской конвенции указано, что запретные зоны должны быть разумных размеров и расположены таким образом, чтобы не препятствовать без необходимости воздушной навигации.

[667] Объяснения причин могут и не приводиться.

[668] NOTAM – аэронавигационное предупреждение.

Передача управления из одного FIR в другой происходит на их границе. Передача управления от диспетчерского района к диспетчеру аэродромной зоны осуществляется на подходе к аэродромной зоне и на определенной высоте. С приближением к аэродрому осуществляется переход управления с «подхода» на «вышку» (аэродромный центр управления полетами). «Вышка» руководит полетом на посадочной прямой взлетом и набором высоты и рулением (движением летательного аппарата на аэродроме).

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 (МВТ НВП, англ. – Low Altitude Airways);

– международные воздушные трассы верхнего воздушного пространства (МВТ ВВП, 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 устанавливается 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 МВТ делятся:

– на контролируемые (ATCS) с диспетчерским обслуживанием;

– на консультативные (ATAS);

– на летно-иифорнационные (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 МВТ обусловлены тем, что служба воздушного движения не несет ответственности за самолетовождение. Такая ответственность полностью возложена на командира ЛА. Основным критерием применения методов эшелонирования на МВТ 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[669]. Она 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.

Особенности вертикального эшелонирования ICAO заключаются в следующем:

– отсчет ПУ осуществляется от магнитного направления северного меридиана;

– высота дается в номерах эшелона в сотнях футов (например, FL 190);

– вертикальный интервал между встречными эшелонами 1000 футов до FL 290 и 2000 футов – свыше FL 290.

Продольное эшелонирование на МВТ осуществляется по времени и расстоянию. По времени оно составляет:

1) на одном маршруте и эшелоне:

– 3 мин – если скорость одного воздушного судна больше скорости другого на 40 уз;

– 5 мин – если скорость одного воздушного судна больше скорости другого на 20 уз;

– 10 мин – если скорость одного воздушного судна равна скорости другого при наличии радионавигационных средств (и 15 мин при их отсутствии);

2) на пересекающихся курсах на одном эшелоне:

– 10 мин – при наличии радионавигационных средств;

– 15 мин – при отсутствии радионавигационных средств;

3) при наборе и снижении, если воздушное судно пересекает эшелон другого воздушного судна на общей линии пути:

– 10 мин – при наличии радионавигационных средств;

– 15 мин – при отсутствии радионавигационных средств;

– 5 мин – если пересечение эшелона другого самолета происходит не позднее 10 мин от пролета фиксированной навигационной точки.

Боковое эшелонирование заключается в рассредоточении летательных аппаратов и их маршрутов в горизонтальной плоскости. Оно осуществляется двумя способами:

1) Эшелонирование правой стороны. То есть при встречном движении с набором высоты или со снижением, каждый летательный аппарат должен придерживаться правой стороны международной воздушной трассы с таким расчетом, чтобы находиться немного правее от ее оси [670];

2) Эшелонирование на международных воздушных трассах, расположенных над открытым морем осуществляется в градусах географической широты или расстоянием:

– на североатлантических МВТ 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.

Правила ICAO устанавливают наиболее рациональную систему выдерживания высот полета и метод установки барометрических шкал высотомеров. Сохранение безопасной высоты пролета над препятствиями, на всех этапах полета осуществляется в зависи-

---

[669] До 1963 г. в ICAO существовала система квадратного эшелонирования.

[670] Правило «идти по маршруту чуть-чуть правее» – официально признаваемо в ICAO. Вместе с тем, на вопрос насколько правее ни регламенты, ни стандарты ICAO не отвечают.

мости от типа установленного на борту летательного аппарата радио и навигационного оборудования одним из следующих способов:

– с использованием текущих сообщений соответствующего органа диспетчерской или информационной службы о давлении, приведенном к среднему уровню моря;

– с использованием текущих сообщений совместно с другой метео информацией (например, прогнозом о самом низком давлении, приведенном к среднему уровню моря для определенного маршрута или отдельных его участков);

– с использованием величин наименьших абсолютных высот эшелонов, полученных из климатологических данных (например, из карт барической топографии), при отсутствии текущей информации.

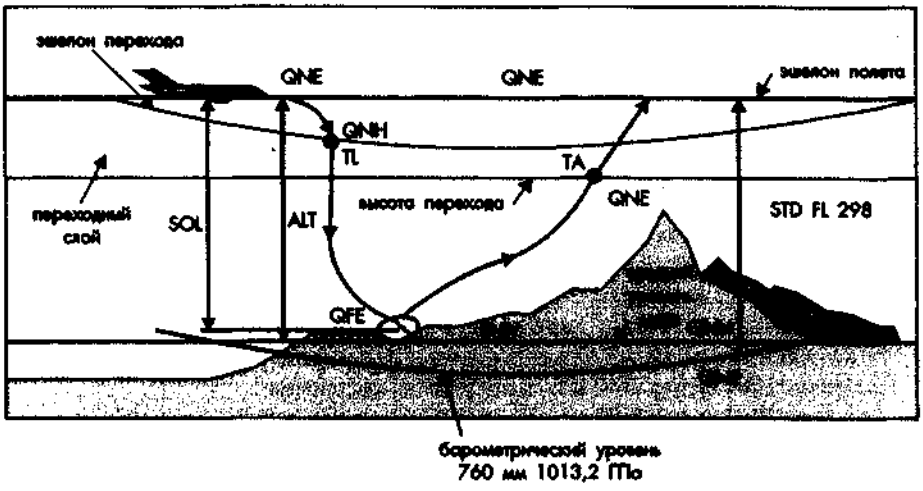


Рис. 5.3.1 [671]

В международной авиационной практике применяются различные понятия безопасных высот. В частности:

1) **MEA** (англ. – Minimum Enroute Altitude) – минимальная разрешенная высота полета по маршруту. Является минимальной высотой, на которой при нормальных условиях можно совершать полеты по трассе или по ее участку. При определении MEA[672] учитываются правила полетов, действующие в воздушном пространстве конкретного государства, а также опасные для полетов районы. Эта высота определяется для всей ширины трассы (обычно 10 миль с установлением дополнительных пятимильных полос в обе стороны от установленной границе);

---

[671] Показанные на рис. 5.3.1 обозначения в аэронавигационных документах ICAO 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.

[672] MEA обычно выражается в высотах по QNH, иногда – в высотах по QNE.

2) **MOCA** (англ. – Minimum Obstruction Clearance Altitude) – минимальная разрешенная высота пролета над препятствиями (характерна для американских навигационных карт);

3) **MORA** (англ. – Minimum Off – Route Altitude) – минимальная разрешенная высота полета вне маршрута (трассы). Ячеечная MORA – минимальная высота полета в пределах ячейки карты, образованной двумя параллелями и двумя меридианами (2 градуса долготы и 2 градуса широты)[673];

4) **MTCA** (Minimum Terrain Clearance Altitude) – минимальная абсолютная безопасная высота пролета над местностью. Она применяется только в Норвегии и в воздушном коридоре Франкфурт–Берлин[674];

5) **MCA** (Minimum Crossing Altitude) – минимальная высота пересечения трассы в данной точке при выполнении полета по IFR;

6) **MRA** (Minimum Reception Altitude) – минимальная высота приема радионавигационного сигнала, на которой еще обеспечивается уверенный прием радионавигационных сигналов на VHF;

7) **MAA** (Maximum Authorized Altitude) – максимальная разрешенная высота, на которой разрешается летать по данной трассе;

8) **MSA** (Minimum Safe Altitude) – минимальная безопасная высота в секторе подхода в радиусе 25 миль от радионавигационного устройства (рассчитывается с учетом наибольшего превышения в данном секторе, округленного к ближайшим 100 футам (30 м) в большую сторону, с прибавлением безопасной высоты 1000 футов (300 м);

9) **MHA** (Minimum Holding Altitude) – минимальная высота полета в зоне ожидания[675]. Рассчитывается с учетом наибольшего превышения в пространстве, занимаемом зоной ожидания и обеспечивает безопасную высоту в районе:

– не менее 1000 футов (300 м) – в равнинной местности;

– не менее 2000 футов (600 м) – в горной местности.

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.

---

[673] MORA – это высота, рассчитываемая фирмой «Jeppesen». Вначале использовалась только при полетах вне трасс, в настоящее время используется и при полетах по трассам, и в этом случае учитываются препятствия для всей официальной ширины трассы и еще для десятимильных полос по обе стороны от ее границ. MORA обеспечивает только безопасную высоту, но не учитывает другие критерии, поэтому она может быть больше или меньше MEA. MORA может указываться вместе с MEA, но если MORA меньше MEA на 500 футов (150 м) или больше MEA на 100 футов (30 м), то MORA не указывается. MORA до 7000 футов включительно обеспечивает безопасную высоту 1000 футов над самой высокой точкой рельефа. MORA более 7000 футов обеспечивает безопасную высоту 2000 футов над самой высокой точкой рельфа.

[674] Она учитывает препятствия для всей официальной ширины трассы и обеспечивает минимальную безопасную высоту пролета над рельефом не менее 1000 футов (300 м) в равнинной местности и не менее 2000 футов (600 м) горной местности.

[675] Эта высота выражается в высотах по QNH или в номерах эшелонов (FL).

Обслуживание воздушного движения [676]

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.

По правилам ICAO предусмотрено обслуживание воздушного движения с различной степенью ответственности за безопасность полетов:

– летно-информационное обслуживание;

– диспетчерское обслуживание;

– консультативное обслуживание;

– аварийное обслуживание.

Применение конкретного вида обслуживания определяется характером и интенсивностью воздушного движения, географическими особенностями района, метеоусловиями полетов, наличием технических средств контроля за воздушным движением. Схематично виды обслуживания воздушного движения показаны на рис. 5.3.2.

Летно-информационное обслуживание (англ. – Flight Information Service) обеспечивается в любой точке воздушного пространства FIR. Это обслуживание предусматривает предоставление экипажу воздушного судна информации и рекомендаций, способствующих безопасному и эффективному выполнению полетов. Оно включает:

– опубликование (передачу) данных о состоянии аэродромов;

– передачу предупреждений об опасности;

– обеспечение метеоинформацией перед полетом и в полете;

– опубликование информации о состоянии технических средств аэронавигации и обслуживания воздушного движения;

– передачу любой иной полезной информации.

Летно-информационное обслуживание обеспечивается центром полетной информации над всей территорией государства и носит постоянный характер.

Диспетчерское обслуживание (англ. – Air Traffic Control Service, сокращенно – ATCS) предусматривается для всех полетов, выполняемых в контролируемом воздушном пространстве. Оно обеспечивает предупреждение от столкновения летательных аппаратов в воздухе и на земле, а также координирует и поддерживает порядок в воздушном движении для обеспечения наибольшей пропускной способности.

Диспетчерское обслуживание включает:

– районное диспетчерское обслуживание (англ. – Area Control Service), которое распространяется на воздушные трассы и узловые диспетчерские районы;

---

[676] В некоторых государствах вместо термина «обслуживание» применяется «управление воздушным движением». Однако в международной практике и в документах ICAO применяется формулировка «обслуживание воздушного движения» (Air Traffic Services).

– диспетчерское обслуживание на подходе (англ. – Approach Control Service), которое является промежуточным звеном между районным диспетчерским и аэродромным диспетчерским обслуживаниями;

– аэродромное диспетчерское обслуживание (англ. – Aerodrome Control Service), которое предназначено для обеспечения вылетающих и прилетающих летательных аппаратов диспетчерским разрешением и различной информацией.

Консультативное обслуживание (англ. – Air Traffic Advisory Service, сокращенно – ATAS) предусматривает обеспечение экипажей консультативной информацией и рекомендациями, содержащими сведения об основном воздушном движении или о рекомендуемых эволюциях во избежание столкновений. Экипажи, получившие консультативную информацию, могут действовавать по своему усмотрению, но при этом обязаны немедленно сообщить органу службы движения свое решение и план дальнейших действий. Это обслуживание обладает большей действенностью, чем летно-информационное, и дополнительно предполагает дачу рекомендаций о времени вылета и эшелоне полета, а также предоставляет информацию об общем воздушном движении.

Рис. 5.3.2

Аварийное обслуживание (англ. – Emergency Notice) предусматривает оповещение о воздушных судах, нуждающихся в поиске, спасании и оказании помощи. Оно обеспечивается в любой точке района полетной информации. Полеты без этого вида обслуживания запрещаются. Аварийное обслуживание служит для организации помощи экипажам, оказавшимся в аварийной обстановке, для розыска и спасания терпящих бедствие. Услугами этой службы следует пользоваться как только возникнет предположение о возникновении аварийной обстановки в полете.

Аварийное оповещение подается в следующих случаях:

– если от экипажа воздушного судна получено сообщение о бедствии или аварийном состоянии;

Для розыска и спасания терпящих бедствие создана специальная международная аварийно-спасательная служба. Кроме того, государства должны создавать ациональные службы координации поисково-спасательных работ (Search and Rescue – SAR)[677].

– если служба воздушного движения обнаружит аварийные обстоятельства [678].

Установлены следующие стадии аварийного состояния:

INCERFA (неопределенность). Объявляется в случае если донесение от экипажа отсутствует в течение 30 мин или если воздушное судно не прибыло в аэропорт назначения по истечении 30 мин после расчетного времени прибытия.

ALERFA (тревога). Такая стадия аварийных обстоятельств объявляется если после объявления INCERFA неоднократные попытки уточнить местонахождение воздушного судна не удались; если воздушному судну дано разрешение на посадку, но в течение 5 мин после расчетного времени оно посадки не осуществило и связь с ним установить не удалось; если получено донесение от экипажа об ухудшении полетоспособности, однако не настолько, чтобы могла потребоваться вынужденная посадка; а также при актах незаконного вмешательства.

DESTERFA (бедствие). Такая стадия аварийных обстоятельств объявляется если после объявления ALERFA неоднократные попытки уточнить местонахождение воздушного судна и установить с ним связь не удались; если получено донесение от экипажа воздушного судна об ухудшении полетоспособности настолько, что вероятна вынужденная посадка; если имеется обоснованная уверенность или получено донесение от экипажа воздушного судна о том, что совершена вынужденная посадка.

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, [679] а сами полеты осуществляются по правилам визуальных полетов (VFR) или «по приборам» (IFR). [680]

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 выполнение 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 (МВТ) и выход на МВТ разрешается только в точках обязательного донесения, при этом пересекать МВТ разрешено

---

[677] В Статье 25 Чикагской Конвенции записано: «...Каждое государство-член ICAO обязано предусмотреть такие меры по оказанию помощи летательным аппаратам, терпящим бедствие в пределах его территории, какие оно считает наиболее возможными».

[678] Соответствующие Стадиям критических условий в воздушном движении, установленным Приложением 11 к Чикагской Конвенции.

[679] Осуществляется вертикальное, продольное и боковое эшелонирование.

[680] Согласно Приложению 2 к Чикагской Конвенции 1944 г.

под углом 90 градусов или максимально близким к нему. По правилам ICAO экипаж, намеривающийся пересечь или занять трассу, обязан установить контакт (в режиме телефонии – за 10 минут, в режиме телеграфии – за 20 минут до подлета к трассе) с диспетчерской службой и сделать доклад, включающий:

– индекс и тип летательного аппарата;
– курс (магнитный);
– высота или эшелон полета;
– место и расчетное время выхода на трассу (пересечения трассы);
– ожидаемый эшелон при выходе на трассу (пересечении трассы);
– скорость полета (истинная).

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 северной широты, 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 маршрутов (их называют треками)[681] 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

[681] Английское слово «track» в авиационной терминологии означает заданный маршрут полета. Наивыгоднейшую (оптимальную) систему треков обозначают как OTS.

крайне редко. В связи с этим система организованных треков обновляется каждые 12 часов.

На ночное время система наивыгоднейших треков создается океаническим центром ОВД Гандера, а на дневное время - океаническим центром ОВД Шенвика (Прествик). Планировщики консультируются друг с другом, координируют свою работу с местными органами ОВД, 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.

В виду особой сложности океанской воздушной зоны, ICAO предъявляет специальные требования к навигационно-пилотажным комплексам и подготовке экипажей.

Так, например, летательный аппарат, выполняющий полеты в районе между эшелонами FL 275 и 400, должен иметь следующий состав навигационного оборудования:

– навигационно-пилотажный вычислительный комплекс;
– гиперболическую систему дальней навигации типа «Омега»;
– инерциальную навигационную систему;
– допплеровскую систему;
– бортовой радиолокатор;
– точную курсовую систему;
– радиотехническую международную систему ближней навигации;
– автоматический радиокомпас;
– радиосвязное оборудование, перекрывающее все необходимые частоты океанических районов.

Указанный перечень навигационного оборудования является минимальным и в сочетании с высокой профессиональной подготовкой экипажей должен обеспечить следующую точность аэронавигации:

а) максимальное отклонение летательного аппарата по курсу не должно превышать 6,3 морских мили (т.е. должно лежать в пределах границ трека, имеющего ширину 12,6 морских миль) в течение 95% всего времени полета;

б) время полета вне разрешенного трека на удалении более 30 морских миль от него не должно превышать одного часа за 200 часов полета;

в) время полета вне разрешенного трека на удалении 50–70 морских миль от него не должно превышать одного часа за 8000 часов полета[682].

Данные навигациооно-эксплуатационные возможности должны быть удостоверены государством-регистрации летательного аппарата, или государством, которому принадлежит авиакомпания – владелец воздушного судна.

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 они попадают в полугодовой отчет ICAO по региону Северная Атлантика. Этот отчет направляется авиакомпаниям или государствам, ле-

[682] L настоящее время боковые интервалы между треками составляют 60 морских миль (11,2 км).

тательные аппараты которых допускали отклонения от 20 до 30 морских миль, для принятия мер по улучшению качества работы бортового оборудования и экипажей.

Воздушные суда, экипажи которых допускали отклонения от заданного маршрута больше 30 морских миль (55 км), считаются нарушителями. Государству регистрации воздушного судна-нарушителя (или авиакомпании) направляется официальная нота для принятия срочных мер по улучшению работы бортового навигационного оборудования и экипажа. Воздушным судам, экипажи которых допускают систематические нарушения, как не обеспечивающим безопасность, полеты по организованным трекам могут быть запрещены до тех пор, пока бортовое оборудование и подготовка членов экипажа не будут соответствовать надлежащему уровню.

В целях координации управления воздушным движением в Европе и Северной Америке, а также обеспечения необходимых безопасных интервалов между самолетами, на треке создана специальная структура воздушных трасс[683] и разработаны особые правила вертикального, продольного и бокового эшелонирования. ICAO информирует пользователей воздушного пространства об этих «особенностях» с помощью издания специальных информационных сборников [684].

Каждой воздушной трассе присваивается свой номер. Номера трэковой структуры (англ. – Track structure) расшифровываются как перечень воздушных трасс, по которым должен выполняться полет, чтобы выйти через установленный коридор на трек или сойти с трека для полета на аэродром назначения [685].

Кроме уже упомянутых особенностей организации полетов над Атлантикой, следует учитывать порядок получения разрешения на пролет этого океанского воздушного пространства. Например, если полет самолета происходит в организованном воздушном пространстве (с использованием треков), необходимо, находясь в зоне ответственности Великобритании, запросить океаническое разрешение за 30 минут до пролета входной океанической точки на участке полета от Шенвик до прохода 2° з.д. Запрос должен включать:

а) позывной;

---

[683] В Европе структура воздушных трасс носит название «трек-структура» (Track structure), а в Северной Америке – «североамериканские маршруты» (North american rutes-nar).

[684] Правила полетов над Северной Атлантикой опубликованы во многих документах, в том числе в руководстве: «Управление воздушным движением – Атлантика» («Air traffic control – Atlantic»), в сборник «Jeppsen», раздел «Управление воздушным движением» («Air traffic control»), а также в английском сборнике «Air». Применяемые структуры воздушных трасс над Европой и Северной Америкой опубликованы в тех же документах, но в других разделах: в саплементе западного полушария (раздел «Маршруты УВД ВВП для полетов в западном направлении над Северной Атлантикой»), в сборнике «Jeppsen» («Атлантика», раздел «Воздушная навигация», предпочтительные полеты маршрутов над Северной Атлантикой).

[685] Так, если экипаж, вылетающий из Парижа (аэропорт «Шарль-де-Голль») в Монреаль (аэропорт «Мирабель») для полета над Европой в западном направлении, получил Structure-3 с выходом на трек «Чарли» через коридор «Eagle», ему необходимо: из саплемента «Aetad» (или документов «Jeppesen») «Западное полушарие», раздел «Маршруты УВД ВВП для полетов в западном направлении над Северной Атлантикой», найти коридор выхода «Eagle» и против значения P3 (P означает Париж, т.к. все основные аэродромы закодированы прописными буквами латинского алфавита, в конце вышеуказанного раздела дается их расшифровка, например, L – Лондон, C – Копенгаген, F – Франкфурт) выбрать перечень воздушных трасс, по которым необходимо выполнять полет. Таким образом, после выполнения расчета в Париже экипаж уясняет, что полет должен производиться по трассам UB4, UA30, UGI, UA38, EAGLE и далее на первую точку трека «Чарли». Вход на территорию Канады с трека «Чарли» для данного примера установлен через коридор «St. Johns».

б) координаты входной точки в океанический район и расчетное время прохода;

в) разрешенный эшелон полета и скорость;

г) изменения в плане полета, влияющие на организацию полетов в океаническом районе.

Экипажи турбореактивных самолетов, получившие разрешение на полет по одному из треков системы, получают разрешение, включающее только номер трека, эшелон и скорость полета. При этом экипаж должен подтвердить получение разрешения, полностью повторив координаты трека.

Для облегчения управления воздушным движением и обеспечения своевременного набора эшелона, разрешенного для следования по данному треку, экипаж обязан в первом выходе на связь с диспетчером при пролете границ океанических районов, доложить наивысший эшелон, а также время и место его возможного занятия.

Единицы измерения, принятые в ICAO

Единицы измерения, применяемые в любых правилах и распоряжениях о воздушном движении на международных воздушных трассах, в значительной степени способствуют взаимодействию между диспетчерской службой и экипажами воздушных судов и влияют на обеспечение безопасности полетов. Однако в мире нет единства в применении единиц измерения, рекомендованных таблицей ICAO, поэтому Приложение 5 к Конвенции о международной гражданской авиации дает возможность государствам избирать и использовать любую из двух таблиц единиц измерения (таблицу ICAO или Голубую таблицу), известив предварительно об этом ICAO. Единицы измерения навигационных величин, применяемые в правилах и распоряжениях о воздушном движении на международных воздушных трассах, приведены в табл. 5.3.1.

Таблица 5.3.1

Единицы измерения, применяемые в правилах и распоряжениях о воздушном движении на международных воздушных трассах

Измеряемые величины	Единицы измерения	
	Таблица ICAO	Голубая таблица
Расстояния, используемые в навигации донесениях о местонахождении, превышающие 2-3 морские мили	морские мили с десятыми	
Сравнительно короткие расстояния, применяемые в аэропортах	метры	
Абсолютные высоты, превышения относительной высоты	метры	футы
Горизонтальная скорость полета, скорость ветра	узлы	
Вертикальная скорость полета	метры в секунду	футы в минуту
Направление ветра на посадке и взлете	градусы от магнитного меридиана	
Направление ветра для всех других целей	градусы от истинного меридиана	
Видимость	километры или метры	
Установка атмосферного давления на высотомере	миллибары	
Температура	градусы Цельсия	
Масса	тонны или килограммы	
Время	часы и минуты, сутки (начинаются в полночь по всемирному времени)	

Обо всех изменениях, касающихся выбора соответствующей таблицы, каждое договаривающееся государство обязано предварительно, не менее чем за 90 суток, извещать об этом ICAO[686].

Принятая государством система измерения и отклонения от международных стандартов публикуются в документах аэронавигационной информации (например: «Jeppesen», «Aerad», «Air» или «Dod»).

Экипажи воздушных судов при передаче сообщений наземным станциям должны применять единицы измерений, опубликованные для той авиационной наземной станции, которой адресуется информация. При этом международные стандарты предусматривают допущение (если экипаж извещает о временной невозможности пользоваться опубликованной таблицей), при котором наземная станция должна передавать информацию в тех единицах, которые запрашивает экипаж воздушного судна. Такое допущение введено для случаев временной невозможности пользования опубликованными таблицами из-за отсутствия на борту пересчетных таблиц или несоответствия самолетного оборудования для пользования опубликованными единицами измерения.

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.

Перехват[687] гражданского или государственного летательного аппарата[688] является потенциально опасным действием, поэтому он 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 процедурам.

Обеспечение опознавания с нарушителем 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;

---

[686] Некоторые страны, приняв одну из систем измерения, вносят в нее некоторые различия. Например: установка барометрической шкалы высотомера может даваться в дюймах ртутного столба; расстояния и видимость могут указываться в сухопутных милях; горизонтальная скорость полета и скорость ветра у земли могут указываться в сухопутных милях в час; направление ветра на взлете и посадке может указываться не в градусах, а в румбах от магнитного меридиана, а направление ветра на высоте – в румбах от истинного меридиана.

[687] 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.

[688] Далее именуемых «нарушитель».

– при выполнении полета в контролируемом воздушном пространстве экипаж воздушного судна должен осуществлять непрерывное прослушивание эфира на соответствующей частоте органа ОВД 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 ОВД;

(в) предпринимает попытку установить радиосвязь с самолетом-перехватчиком или соответствующим органом противовоздушной обороны (ПВО), производя общий вызов на аварийной частоте 121,5 МГц[689], указывая опознавательный знак, индекс воздушного судна и характер полета.

(г) устанавливает на транспондере (COM-64) режим «А», код 7700 (если не было других указаний диспетчерской службы).

Если радиосвязь с самолетом-перехватчиком установлена, но обычная передача сообщений из-за языкового барьера невозможна, экипаж предпринимает попытку принять (передать) сообщения о подтверждении указаний, используя следующие фразы:[690]

Фраза	Значение
Disend	Требую снизиться
Follow	Следуйте за мной
You land	Садитесь на ... аэродром
Proceed	Следуйте своим курсом
Wilko	Вас понял, выполняю
Cannot	Выполнить не могу
Repeat	Повторите Ваши указания
Am lost	Потерял ориентировку
Mayday	Терплю бедствие
Hijack	Подвергся нападению

[689] Если на этой частоте связь не устанавливается, может быть использована частота 243 МГц.

[690] Этот пример позволяет судить о той степени продуманности, с которой организована безопасность воздушного движения, когда продумывается множество организационных, технических и даже лингвистических аспектов.

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.

Правила ICAO по действиям экипажей при возникновении форс-мажорных ситуаций

Правила ICAO разделяют форс-мажорные обстоятельства на те, которые вызваны отказом навигационного оборудования, и те, которые вызваны особыми случаями в полете.

Действия экипажа в случае отказа навигационного оборудования

Если на воздушном судне установлены только две рабочие навигационные системы и одна из систем отказала, экипаж должен принять решение на продолжение или прекращение дальнейшего полета, в зависимости от места, где произошел этот отказ.

Допустимы три варианта действий экипажа:

1) При отказе одной из навигационных систем до входа в океанический район экипаж должен:

– произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме или возвратиться на аэродром вылета;

– выйти на один из маршрутов, пригодных для полетов воздушных судов, по системам ближней навигации;

– получить новое разрешение на полет ниже или выше воздушного пространства MNPS.

2) При отказе одной из навигационных систем после входа в океанический район экипаж может продолжать полет в соответствии с уже полученным океаническим разрешением, однако командир экипажа должен:

– оценить сложившуюся обстановку (работоспособность второй системы и условия оставшейся части полета в океаническом районе);

– принять соответствующее сложившейся обстановке решение (запросить разрешение на полет выше или ниже MNPS, возвратиться на аэродром вылета, получить разрешение на полет по особым маршрутам, произвести посадку на ближайшем аэродроме);

– проконсультироваться с диспетчером для принятия наиболее оптимального решения;

– получить разрешение диспетчера, прежде чем отклониться от действующего океанического разрешения.

Если полет продолжается в соответствии с первоначальным разрешением, экипаж должен особо тщательно:

– следить за работой исправной системы с учетом того, что обычный метод проверки ошибок применять невозможно;

– проверять работу основных и резервных комплексных систем, используя имеющуюся информацию;

– проверять работу оставшегося оборудования и, если возникают сомнения в работоспособности или надежности его работы, попытаться визуально обнаружить другие воздушные суда или оставляемые ими конденсационные следы для определения линии пути или получить у диспетчера данные о воздушных судах, которые проходят вблизи, с тем чтобы получить от них полезную навигационную информацию (угол сноса, магнитный курс, ветер и т.п.).

3) В случае отказа второй системы после входа в океанический район командир корабля должен:

– информировать органы ОВД;

– оптимально использовать перечисленные в п. 1 и 2 процедуры (в том числе попытаться сориентироваться визуально и установить связь с соседним воздушным судном для получения полезной информации);

– проявлять бдительность во избежание риска опасного сближения с другими воздушными судами и максимально использовать наружные огни;

– если указаний от органов ОВД в течение некоторого времени не получено, необходимо изменить высоту (снизиться или набрать) на 500 футов, если полет проходит на эшелоне 290 или ниже, или на 1000 футов, если полет проходит на эшелоне выше 290, и как можно скорее доложить об этом диспетчеру на частоте 121,5 МГц.

Действия экипажа при возникновении особых случаев в полете

Правила ICAO дают общие рекомендации по действиям в особых случаях, так как невозможно предусмотреть все, что может произойти в полете. Поэтому в случае невозможности выдерживания заданного эшелона из-за метеоусловий, состояния самолета, разгерметизации кабины и проблем, связанных со сверхзвуковыми полетами на больших высотах, при необходимости экстренного снижения, возврата на аэродром вылета или выполнения и того, и другого командир корабля должен сам определить очередность действий, принимая во внимание особые обстоятельства. Установлен следующий общий порядок действий:

– если воздушное судно не может продолжать полет в соответствии с полученным разрешением органа ОВД, необходимо при возможности получить новое разрешение до выполнения каких-либо действий, используя радиотелефонный сигнал бедствия или срочности, в зависимости от сложившейся обстановки;

– если нет возможности получить разрешение заранее, необходимо принять все меры к тому, чтобы получить такое разрешение органа ОВД как можно раньше и одновременно сообщать свое место (включая код трека, если таковой есть) и решение командира корабля на частоте 121,5 МГц, до тех пор, пока не будет получено разрешение органа ОВД.

Если по каким-либо причинам эти действия выполнить не представляется возможным, экипаж должен покинуть предписанный ему трек отворотом на 90° вправо или влево, в зависимости от обстоятельств.

Направление отворота определяется местом воздушного судна относительно разработанной системы треков (находится ли воздушное судно вне, на границе или внутри системы, применяется ли встречное эшелонирование или нет), а также эшелонами соседних треков и рельефом местности.

Если воздушное судно может сохранять назначенный эшелон, расположенный выше эшелона 290, оно должно изменить высоту полета (снизиться или набрать) на 1000 футов и следовать в том или ином направлении на боковом удалении 30 морских миль от заданного ему маршрута или трека.

Если воздушное судно может сохранять назначенный эшелон 290 и ниже его, оно должно изменить высоту полета (снизиться или набрать) 500 футов, затем следовать параллельно заданному маршруту или треку на боковом удалении от него 30 морских миль.

Если экипаж не может выдерживать заданный ему эшелон, он должен выйти на боковое удаление 30 морских миль от заданного ему маршрута или трека, затем начать снижение до эшелона, на котором он может продолжать полет. При этом выбранный новый эшелон должен отличаться от обычных на 500 футов, если полет проходит ниже эшелона 290, и на 1000 футов, если новый эшелон полета выбран выше эшелона 290.

При потере радиосвязи необходимо действовать по текущему плану полета, выдерживая последний подтвержденный эшелон или минимальный безопасный крейсерский эшелон (в зависимости от того, который из них выше), до границ океанической диспетчерской зоны, продолжая полет по правилам, установленным для этих случаев государством, в чье воздушное пространство влетел летательный аппарат.

5.4. Деятельность международных организаций по обеспечению безопасности мореплавания

Международные морские организации (далее ММО) создавались по мере развития международного морского права. Историки относят появление первых ММО 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 («рекуператорес»), занимавшиеся вопросами разрешения споров с иностранными государствами [691].

Пик активности создания ММО пришелся на девятнадцатое столетие. Одними из первых была создана в 1856 г. Европейская Дунайская комиссия, в 1873 г. – Международная метеорологическая организация, в 1874 г. – Международный союз морского страхования, в 1897 г. – Международный морской комитет, в 1894 г. – Постоянная международная ассоциация конгрессов по судоходству и в 1902 г. – Международный совет по исследованию моря.

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[692].

Под *компетенцией* международной организации понимается совокупность ее полномочий регулировать отношения в конкретной области. Иначе компетентность можно характеризовать как совокупность прав и обязанностей, которыми ММО наделена создателями (учредителями).

---

[691] См. Левин Д.Б. История международного права. М., 1962, с. 14–18.

[692] См. Тункин Г.И. Теория международного права. М., 1970, с. 410.

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 и не могут 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 ответственности организации на соответствующем направлении ее деятельности.

В зависимости от методов и средств, используемых организациями для осуществления стоящих перед ними задач, ее функции 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 ее соответствия), оперативные (прямая практическая деятельность организации по выполнению ее собственных решений с использованием находящихся в ее распоряжении людских, материальных и других ресурсов)[693].

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 его внутреннего функционирования.

В КМП-82 международным организациям отводится значительная роль в обеспечении безопасности на море и разрешения споров, возникающих из эксплуатации морских пространств и поддержанием установленных соответствующими частями конвенций правового режима Мирового океана. Кроме того, Конвенция определяет правосубъектность организаций, создаваемых на основе ее положений[694].

Международные неправительственные морские организации хотя и не объединяют сами государства, а только их определенные организации или ассоциации, однако 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

---

[693] См. Моравецкий В. Функции международной организации. М., 1976, с. 90–91.

[694] К таким организациям можно отнести Международный орган по морскому дну, Трибунал по морскому праву, Арбитраж и Специальный арбитраж по морскому праву.

Международная морская организация (IMO) и Международная организация гражданской авиации (ICAO)[695].

5.4.1. Международная морская организация (International Maritime Organization – IMO)

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.[696].

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[697].

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. Достаточно назвать такие основополагающие международные соглашения, как:

– Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1960 г.;

– Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г.;

– Международная конвенция по перевозке грузов 1966 г. (LL 66);

– Международная конвенция о грузовой марке 1966 г.;

– Международная конвенция по обмеру судов 1969 г.;

– Международная конвенция о вмешательстве государств в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г.;

– Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения моря нефтью 1969 г.;

– Конвенция о международных правилах по предупреждению столкновения судов в море 1972 г. (COLREG 72);

– Международная конвенция по спасанию жизни на море 1974 г. (SOLAS 74/78);

– Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.;

– Международная конвенция по безопасности рыболовных судов 1977 г.;

---

[695] Данные организации выделены только в интересах настоящей книги. Нельзя не отметить особый вклад в обеспечение международной безопасности на море таких организаций, как Международное агентство по атомной энергии (МАГАТЭ), Международный союз электросвязи (МСЭ), Международная Гидрографическая организация (МГО), Межправительственная океанографическая комиссия ЮНЕСКО (МОК), Всемирная метеорологическая организация (ВМО), Международный морской комитет (ММК), Международная ассоциация маячных служб (МАМС), а также международных программ: Международной программы поиска и спасания судов и самолетов, терпящих бедствие (КОСПАС-САРСАТ), Программ международной навигации (GNSS, GLONASS, GMDSS) и др.

[696] На август 2005 г. членами IMO являются 166 государства и три ассоциированных члена (Гонконг, Макао и Фарерские острова). СССР – член организации с 1958 г. Ранее организация носила название Межправительственная морская консультативная организация (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.).

[697] Статьи) 59, 60 Конвенции об IMO 1948 г.

– Конвенция о Международной организации морской спутниковой связи 1976 г.;

– Международная конвенция по дипломированию моряков и несению ходовой вахты 1978 г. (STCW78), Конвенция по поиску и спасанию 1979 г.;

– Конвенция о спасании 1989 г.

Кроме того, ІМО приняты резолюции, рекомендации, утверждены кодексы, стандарты, правила и руководства по различным вопросам мореплавания, в том числе совместно с другими международными организациями.

Целями ІМО 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.

ІМО также обеспечивает достижение гласности относительно мер, принимаемых государствами в целях обеспечения безопасности судоходства, а также предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды[698]; способствует надлежащему опубликованию морских карт и иной навигационной информации, имеющей отношение к мореплаванию[699]; разрабатывает и реализует программы по передаче передовых морских технологий и сотрудничества в области подготовки кадров[700]; 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 ІМО – подготовка рекомендаций, проектов конвенций по вопросам мореплавания, судостроения, охраны морской среды, созыв международных конференций для рассмотрения и принятия государствами подготовленных документов.

Организационно ІМО состоит из Ассамблеи, Совета и четырех основных Комитетов [701]:

---

[698] 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. Статьи 21(3), 22(4), 24(2), 41(2), 52(2), 53(10), 60(3), 60(3), 211(3), 211(6), 217(7) КМП-82.

[699] В частности, в соответствии со Статьей 16(2) 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 [Статья 47(9)], а также к прибрежным государствам, устанавливающим границы исключительной экономической зоны [Статья 75 (2)] и континентального шельфа [Статья 84(2)] КМП-82.

[700] Международного сотрудничества и особенно подготовки людских ресурсов путем обучения и образования граждан развивающихся государств, предусмотренное Статьями 202 и 268 КМП-82. Данная задача всегда входила в круг основных задач ІМО.

[701] Кроме того, ІМО имеет Вспомогательный комитет, Комитеты по бюджету и региональному сотрудничеству, а также несколько Субкомитетов, задача которых обеспечивать работу основных Комитетов.

– Комитета по обеспечению безопасности на море;
– Комитета по защите окружающей среды;
– Юридического комитета;
– Комитета по техническому сотрудничеству.

Ассамблея является высшим руководящим органом организации. Она состоит из представителей государств-участников и собирается раз в два года[702]. Ассамблея выбирает Совет, учреждает рабочие программы, голосует за бюджет и определяет основные статьи его расходования.

Совет выбирается Ассамблеей на два года и является главным исполнительным органом ИМО. В период между заседаниями Ассамблеи Совет выполняет ее функции по управлению организацией. Другими функциями совета являются:

а) координация деятельности всех органов организации;

б) подготовка докладов для Ассамблеи по программам и бюджету;

в) получение от всех подотчетных структур докладов и предложений по деятельности организации и подготовка по ним докладов для Ассамблеи;

г) рассмотрение кандидатуры Генерального Секретаря организации и предложение ее для утверждения Ассамблеей;

д) разработка и внедрение программ по кооперации с другими международными организациями.

Совет состоит из представителей 10 государств, представляющих наибольший интерес в международном судоходстве[703], 10 государств, представляющих наибольший интерес в морской торговле[704], 20 государств, представители которых не вошли в первые две группы, однако представляющих интерес в развитии морского транспорта, с учетом наиболее широкого географического представительства[705].

Комитет по обеспечению безопасности на море (MSC) рассматривает все аспекты обеспечения безопасности навигации, конструкции судов их оборудования с точки зрения их соответствия правилам предотвращения столкновения судов в море, перевозки опасных грузов. Комитет по защите окружающей среды (MEPC)[706] рассматривает и разрабатывает правила и нормы, направленные на принятие мер по предотвращению загрязнения и контролю за загрязнением с судов[707].

Юридический комитет[708] отвечает за юридическую экспертизу всех разрабатываемых в рамках ИМО документов и споров, возникающих по вопросам толкования, принятых норм.

---

[702] Или внепланово по мере необходимости.

[703] Членами Комитета, выбранными на 23-й Ассамблее на 2004-2005 гг., являются: Китай, Греция, Италия, Япония, Норвегия, Панама, Республика Корея, Россия, Великобритания и США.

[704] Членами Комитета, выбранными на 23-й Ассамблеи на 2004-2005 гг., являются: Аргентина, Бангладеш, Бразилия, Канада, Франция, Германия, Индия, Нидерланды, Испания, Швеция.

[705] Членами Комитета, выбранными на 23-й Ассамблеи на 2004-2005 гг., являются Алжир, Австралия, Багамы, Венесуэлла, Чили, Кипр, Дания, Египет, Гана, Индонезия, Мальта, Мексика, Нигерия, Филиппины, Польша, Португалия, Саудовская Аравия, Сингапур, Турция и ЮАР.

[706] Первоначально был создан как вспомогательный орган Ассамблеи. Новый статус закреплен в 1985 г.

[707] 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)).

[708] Был учрежден в 1967 г. в статусе субкомитета в связи с рассмотрением правовых вопросов, возникших в связи с катастрофой танкера Тори Каньон (Torrey Canyon).

Комитет по техническому сотрудничеству разрабатывает проекты и внедряет рекомендуемую практику и стандарты в области технического обеспечения безопасности мореплавания[709].

Секретариат ІМО осуществляет организацию текущей работы организации, состоит примерно из 300 сотрудников, которыми руководит Генеральный секретарь[710]. Штаб-квартира организации находится в Лондоне.

5.4.2. Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization – ICAO)

Идея создания международной организации для регулирования деятельности всемирной гражданской авиации возникла еще в начале нашего 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 [711]. В ходе конференции было согласовано, что новая международная организация. будет заниматься аэронавигационными вопросами, способствующими повышению безопасности и регулярности полетов, а также экономическими вопросами, которые должны повысить эффективность и экономичность воздушных перевозок.

Чикагская конференция закончилась подписанием Конвенции о международной гражданской авиации, на основании которой и стала официально действовать ІСАО[712]. Местом штаб-квартиры организации был выбран город Монреаль. В мае 1948 г. вступило в силу соглашение между ООН и ІСАО, в котором последняя признавалась специализированным учреждением ООН.

Целями и задачами ІСАО 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;

– обеспечения полного уважения прав и справедливого использования авиапредприятий, занятых в международном сообщение;

---

[709] Был учрежден в 1969 г. как субкомитет, преобразован в комитет в 1984 г.

[710] С 1 января 2004 г. – Эфтимиос И. Митрополуос (Efthimios E. Mitropoulos), представитель Греции.

[711] Из 55 приглашенных на Чикагскую конференцию государств в ее работе приняло участие 54, а Конвенцию подписало 32 государство, которые и создали Международной организацию гражданской авиации (англ. – International Civil Aviation Organization – ICAO).

[712] Ввиду того, что процесс ратификации конвенции затянулся, была создана Временная организация (англ. – Provisional International Organization – PICAO), которая функционировала с августе 1945 г. по апрель 1947 г., т.е. до момента создания ICAO.

– исключения случаев дискриминации в отношениях между государствами;

– обеспечения безопасности полетов в международной аэронавигации;

– содействия развитию международном гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

ICAO осуществляет свою компетенцию 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 воздущных 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

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 мы 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[713].

Деградация морской среды может быть связана с целым рядом источников. Войны[714], 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

---

[713] См. IOC/EC-Ext.1/Inf. 1.

[714] 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 близко 1554 км^2 поверхности моря, 450 км береговой полосы, где погибло большинство птиц, морских черепах, дюгоней и других животных.

и могут накапливаться в живых организмах. Источники загрязнителей не везде одинаково воздействуют на морскую среду (табл. 6.1.1), однако, 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 [715].

Начиная с 90-х годов 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 в обеспечении экологической безопасности. Участники конференции разработали важный документ – Повестку дня на XXI век [716], который заложил основы всемирной программы по устойчивому развитию.

Защита морской среды от загрязнения осуществляется как на общемировом (или глобальном [717]), региональном уровнях, так и на основе двусторонних соглашений.

Глобальная программа действий по защите морской среды от загрязнения в результате осуществляемой на суше деятельности (UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7) была принята на Вашингтонской межправительственной конференции 3 ноября 1995 г. В ней к Программе Организации Объединенных Наций 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 уровне, в частности путем новой активизации Программы по региональным морям [718].

Выполнение Глобальной программы действий является, в первую очередь, задачей правительств. Международные и региональные организации и программы, неправительственные организации и другие участники могут вносить свой вклад в ее выполнение на местном, национальном, региональном и глобальном уровне.

С целью наблюдения за выполнением Программы Директор-исполнитель ЮНЕП формирует центральную группу – Координационное бюро Глобальной программы действий. Это Бюро размещено в Голландии [719] и является основным координационным центром усилий ЮНЕП по выполнению возложенных на нее функций секретариата Глобальной программы действий.

Функции ЮНЕП, связанные с выполнением ею своего мандата в качестве секретариата Глобальной программы действий, осуществляются по трем основным направлениям. К ним относятся:

а) оценка;

б) мобилизация усилий на местном, национальном, региональном и глобальном уровне;

---

[715] Из доклада ООН «Повестка дня на XXI век: 17.18».

[716] Глава 17 этого документа посвящена экологическим проблемам Мирового океана.

[717] То есть во всех акваториях Мирового океана.

[718] См. UNEP/GPA/IGR.1/3, 12 September, 2001.

[719] С 1996 по 1997 гг. Координационное бюро Глобальной программы действий на временной основе располагалось при штаб-квартире ЮНЕП в Найроби; с 1998 г. в Гааге (Нидерланды).

в) рассмотрение достигнутого прогресса и дальнейшее развитие Глобальной программы действий.

Одним из основных направлений деятельности Глобальной программы действий является проведение научных исследований и подготовка научных обзоров состояния морской среды в глобальном масштабе, а также разработка рекомендаций по деятельности, осуществляемой в рамках других международных программ по мониторингу и оценке. В качестве реализации этого направления в Глобальной программе действий была создана «Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды» (ГЕСАМП)[720]. В соответствии с предложением, внесенным ЮНЕП на 26-й сессии (Париж, 25-29 марта 1996 г.), ГЕСАМП учредила рабочую группу по оценке морской среды, ведущим учреждением в рамках которой была назначена ЮНЕП[721].

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 соглашений.

Таблица 6.1.1

Регион	Выявленные приоритетные загрязнители или источники, по порядку приоритетности
Юго-восточная часть Тихого океана (Лима, 18-21 ноября 1996 г.) (5 государств) Последующий региональный семинар (Винья-дель-Мар (Чили), 19–22 октября 1998 г.)	Канализационные стоки; нефтепродукты (углеводороды); тяжелые металлы; стойкие органические загрязнители (СОЗ)
Морской район РОПМЕ/Красное море и Аденский залив (Бахрейн, 2–5 декабря 1996 г.) (14 государств) Последующий семинар для морского района РОПМЕ (Кувейт, 8-9 июня 1997 г.)	Красное море и Аденский залив: физическое изменение и разрушение мест обитания; канализационные стоки; питательные вещества и мобилизация осадков Морской район РОПМЕ: нефтепродукты (углеводороды) и продукты горения; физическое изменение и разрушение мест обитания; мобилизация осадков; канализационные стоки и питательные вещества; мусор; оседание частиц из атмосферы; СОЗ; тяжелые металлы; радиоактивные вещества
Восточно-азиатские моря (Бангкок, 30 апреля–3 мая 1997 г.) (10 государств)	Канализационные стоки; сельское хозяйство; промышленность; городские сточные воды; физическое изменение и разрушение мест обитания
Восточная Африка (Занзибар, 6–9 октября 1997 г.) (9 государств)	Коммунально-бытовые сточные воды; твердые бытовые отходы; физическое изменение и разрушение мест обитания; агрохимическое загрязнение; загрязнение промышленными отходами
Южноазиатские моря (Коломбо, 22–25 октября 1997 г) (5 государств)	Канализационные стоки; мусор

[720] GESAMP 2001. Protecting the Oceans from Land-based Activities – Land-based sources and activities affecting the quality and uses of the marine, coastal and associated freshwater environment. GESAMP Reports and Studies, No. 71, 162 с. (имеется по адресу www.gpa.unep.org) и GESAMP 2001. A Sea of Troubles. GESAMP Reports and Studies, No. 70, 35 с. (см. www.gpa.unep.org).

[721] Эта рабочая группа проанализировала серию региональных докладов об осуществляемой на суше деятельности, подготовленных под эгидой Программы ЮНЕП по региональным морям (озаглавленные «A Sea of Troubles» («Море бедствий) и «Protecting the Oceans from Land-based Activities» («Защита океанов от последствий деятельности на суше») (см. GESAMP Reports and Studies No. 70 и No. 71).

Западная и Центральная Африка (Абиджан, 25-28 ноября 1997 года) (21 государство)	Канализационные стоки; физическое изменение и разрушение мест обитания; городские и коммунально-бытовые сточные воды; сельское хозяйство; промышленность; мусор; нефтепродукты (углеводороды); мобилизация осадков; тяжелые металлы
Верхняя часть юго-западной Атлантики (Бразилиа, 30 сентября–2 октября 1998 г.) (3 государства)	Коммунально-бытовые сточные воды; промышленные стоки; физическое изменение и разрушение мест обитания; нефтепродукты (углеводороды)
Южная часть Тихого океана (Апиа, 14–16 октября 1999 г.) (22 государства и территории)	Канализационные стоки; твердые отходы; сельское хозяйство; промышленность; физическое изменение и разрушение мест обитания

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 зако или конкретную инструкцию органов государственной власти.

Среди названных *первую* группу составляют предписания, содержащиеся в многосторонних международных договорах, регулирующих общие вопросы сотрудничества государств по защите морских экосистем от загрязнения. В первую очередь, к этой группе относятся положения части XII КМП-82 или положения статей 24 и 25 Конвекции об открытом море 1958 г.

Вторая группа норм включает категорическую формулу, запрещающую загрязнение морских экосистем конкретными токсическими поллютантами, представляющими особую опасность для Мирового океана (радиоактивные вещества, нефть и др.). К ним можно отнести Международную конвенцию 1972 г. по предотвращению загрязнения моря отбросами отходов и др. материалов, Международную конвенцию 1973 (1978) г. по предотвращению загрязнения с судов и др. Отметим при этом, что Конвенция 1972 г. закрепляет противоправность любого затопления судов, самолетов, платформ или других искусственных сооружений, находящимися 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 приложении I–III Конвенции) возможен только в исключительных случаях, когда 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. Вместе с тем, следует отметить, что в Конвекции 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.

Запрещающие нормы другого многостороннего договора, например, Международной конвенции по предупреждению загрязнения с судов 1973 (1978) г., 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 1972 г. В Конвенции 1973 г. 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 I, приложение 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 [Приложение 5].

К *третьей* группе норм относятся предписания, устанавливающие запрет на загрязнение морских экосистем определенных районов Мирового океана. В частности, 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 Статье 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. Запрещение норм 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. (Статья 1, п. «а»);

– 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. [722]

Значительным шагом по обеспечению экологической безопасности в Мировом океане следует считать многосторонний международный договор о запрещении на дне морей и океанов и а 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 (в соответствии со Статьей 1 Договора), что государствам 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 [723].

И, наконец, следует особо выделить запретительные нормы международного права, направленные на недопущение военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду, имеющего широкие, долгосрочные или серьезные последствия в качестве способов разрушения, нанесения ущерба или причинения вреда любому государству-участнику, содержащиеся в Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 18 мая 1977 г.). Конвенция нацелена на запрет любого враждебного использования средств воздействия на природную среду[724] с целью устранения опасностей для человечества от такого использования. Государства взяли на себя обязательства не помогать, не поощрять и не побуждать любое государство, группу государств или международную организацию к осуществлению деятельности, противоречащей целям Конвенции (Статья 1).

Каждое государство – участник настоящей Конвенции обязуется принять любые меры, которые оно сочтет необходимыми в соответствии со своими конституционны-

---

[722] Последний договор содержит категорические предписания государствам принять эффективные меры в направлении ядерного разоружения, а также при исследовании и использовании космического пространства, государства должна избегать его вредного загрязнения и действовать таким образом, чтобы не допускать неблагоприятных изменений земной среды, в том числе и морских экосистем.

[723] (Статья 1 Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении от 10 апреля 1972 г.

[724] 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 (Статья 2).

ми процедурами, по запрещению и предотвращению любой деятельности, противоречащей положениям настоящей конвенции, под его юрисдикцией или под его контролем, где бы то ни было (Статья 4).

Кроме многосторонних, следует обратить внимание и на ряд двусторонних соглашений между государствами в области различных аспектов военной деятельности, строгое выполнение которых государствами, безусловно, способствует эффективному соблюдению принципов международного морского экологического права. Среди них 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. (и 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., касающихся защиты жертв в международных вооруженных конфликтах (Протокол II). Статья 35, п. 3 (Протокол I) определяет 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 норма, содержащаяся в Дополнительном протоколе II (т. 15), согласно которой вооруженным силам государства запрещается в качестве объекта нападения использовать установки и сооружения, содержащие опасные силы. К ним относятся плотины, дамбы и атомные электростанции. Причем это запрещение распространяется и на военный объект.

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, т.к. 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 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 Статьи. 2 Протокола III к Конвенции 1980 г. о запрещении или ограничении применения зажигательного оружия вооруженными силами государств, 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, или когда они сами по себе являются военными объектами.

Анализ нормативного массива, определяющего содержание морского экологического права, позволяет утверждать, что складывается ряд императивных норм, могущих в недалеком будущем сформировать основные принципы морского экологического права, а именно:

1) приоритета обеспечения экологической безопасности в процессе эксплуатации морской среды и ресурсов дна;

2) немедленного уведомления других государств, а также компетентных международных организаций о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности ущерба 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) обязательности 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 Статьей 1(4) 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 части 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 [14, Статья 193].

Государства принимают все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась 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 неоправданного 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 [14, Статья 194].

Если обобщить обязанности государств по предотвращению загрязнения морской среды, предусмотренные в части 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 использование технологии либо введение 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 рекомендуемых практики и процедур, соответствующих требованиям по защите и сохранения 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 в целях ликвидации последствий загрязнения и предотвращения или сведения до минимума ущерба;

– содействия исследовательским работам, осуществления программ научных исследований и поощрения обмена полученными информацией и данными о загрязнении морской среды;

– установления надлежащих научных критериев для формулирования и разработки норм, стандартов и рекомендуемых 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; постоянно следить за последствиями любой деятельности, которую они разрешают или которую они осуществляют, с целью определения, может ли такая деятельность привести к загрязнению морской среды.

При осуществлении мер по предотвращению загрязнения морской среды в соответствии с КМП-82 развивающиеся государства должны обладать преимуществами. Эти преимущества связаны с распределением соответствующих фондов и технической помощи для сведения к минимуму последствий крупных инцидентов, которые могут вызвать серьезное загрязнение морской среды и подготовки экологических оценок, оказания содействия этим странам в области науки, образования, техники, а также в других областях в целях защиты и сохранения морской среды и предотвращения, сокращения и

сохранения под контролем загрязнения морской среды. Указанная выше помощь, в частности, включает:

– подготовку их научных и технических кадров;

– содействие их участию в соответствующих международных программах;

– предоставление им необходимого оборудования и средств обслуживания;

– расширение их способности производить такое оборудование;

– предоставление консультативных услуг и разработку средств для осуществления программ научных исследований, мониторинга, учебных и других программ.

Кроме положений КМП-82, существуют и другие специальные конвенции и соглашения, принятые на региональном, двустороннем или всемирном уровне под эгидой IMO, которые касаются защиты и сохранения морской среды.

Часть документов IMO по безопасности включает положения, которые также относятся к пресечению и контролю за возможным загрязнением, вызванного морскими авариями. 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[725]. В соответствии с этим следует отметить следующие документы:

– Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., модифицированная Протоколом 1978 г. (MARPOL);

– Международную конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPRC);

– Международную конвенцию 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)[726].

Стандарты и правила MARPOL сведены в приложениях к Конвенции. [727] Приложения I, II, III, IV и V являются факультативными. Приложения I, П и V ратифицировали 79, 65 и 82 государства соответственно, представляющие 80%, 42% и 83% мирового тоннажа.

Предупреждение и контроль над загрязнением от сбросов регулируют два соглашения: Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (LC или Лондонская конвенция)[728] и Протокол 1996 г. к Конвен-

---

[725] IMO вправе как компетентная международная организация утверждать правила и стандарты, относящиеся к загрязнению морской среды с судов и загрязнению от сбросов.

[726] 30 государств, представляющих 38% мирового тоннажа, стали участниками Конвенции OPRC, 69 государств (66%) являются участниками Конвенции по вмешательству и 38 государств (45%) являются участниками Протокола IV. Кроме вышеназванных Конвенций, меры против загрязнения также являются предметом нескольких резолюций Ассамблеи IMO.

[727] Приложение I - Правила предотвращения загрязнения нефтью; Приложения II - Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом; Приложение III - Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках и автодорожных и железнодорожных цистернах; Приложение IV - Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов; Приложение V - Правила предотвращения загрязнения мусором с судов.

[728] 76 государств являются участниками Лондонской конвенции.

ции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (Протокол LC 1996)[729].

Договоры по защите и сохранению морской среды от загрязнения как двусторонние, так и многосторонние (региональные) должны применяться с учетом «критериев совместимости», установленных в Статье 237 КМП-82. Так, параграф 1 Статьи 237 устанавливает, что положения Части 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 Части XII. Параграф 2 приведенной выше Статьи устанавливает, что все эти обязательства должны выполняться в соответствии с общими принципами и целями КМП-82. Два наиболее важных соглашения морского экологического права – Конвенция MARPOL и Лондонская конвенция, регулирующие предупреждение загрязнения с судов и от сбросов, хотя и были приняты ранее КМП-82, совершенно совместимы с ее положениями.

Кроме «совместимости», КМП-82 содержит и 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 юрисдикцией 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 части XII КМП-82 различает четыре основных источника загрязнения морской среды:

– находящиеся на суше (Статья 207);
– образуемые как результат деятельности на морском дне (Статьи 208, 209);
– вызываемые захоронением (Статья 210)[730];
– образуемые в результате судоходства (Статья 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 зако-

[729] Протокол 1996 г. до сих пор не вступил в силу.

[730] В соответствии со Статьей 1(5) 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; а также помещение материалов для целей иных, чем их простое удаление.

ны 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 в максимально возможной степени выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, в морскую среду.

При осуществлении деятельность на дне, находящемся под юрисдикцией прибрежного государства, это государство 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 исключительной экономической зоны 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 [14, Статья 210].

Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся захоронения, осуществляется в зависимости от правого режима района плавания и статуса вероятного источника сброса:

а) прибрежным государством в отношении захоронения в его территориальном море или исключительной экономической зоне, либо на его континентальном шельфе;

б) государством флага в отношении судов, плавающих под его флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в нем;

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.

Несмотря на то, что морем перевозятся практически все из существующих ядовитых и опасных веществ, самым «популярным» грузом, могущим угрожать морской среде в случае аварии или катастрофы, продолжают оставаться нефтепродукты(58% добываемой нефти перевозится морем) и корабельные запасы топлива[731].

Приводить в настоящей главе всю статистику морских катастроф судов, связанных с загрязнением моря, вряд ли уместно, однако, на наш взгляд, есть смысл сослаться на некоторые примеры, могущие охарактеризовать масштабность и пагубность загрязнения для морской среды, ее обитателей и, в конечном счете, и для самого человека[732].

18 марта 1967 г. на рифах «Семь камней» у юго-западного побережья Англии потерпел крушение американский супертанкер «Торри Каньон», груженный 120 тыс. т нефти. Из пробоин в корпусе вырвалась нефть, покрыв сотни квадратных миль. Самолеты английских ВВС днем и ночью бомбили разломанный корпус «Торри Каньона», пытаясь сжечь нефть, еще оставшуюся в трюмах танкера. Военные и спасательные суда, целая флотилия рыболовецких шхун сбрасывали в море химические реактивы, уничтожающие нефть. В марте 1978 г. в 96,6 км от побережья полуострова Бретань (Франция) потерпел крушение танкер «Кадис», и в воду вылилось 220 тыс. т нефти. 19 июля 1979 г. в Карибском море в районе о. Тобаго судно «Повелительница Атлантики» столкнулось с «Эгейским капитаном». В результате в море вылилось 280 000 т нефти. 25 марта 1989 г. танкер «Экссон Вальдис» сел на мель в заливе Принс-Уильям у побережья Аляски, в результате чего в море вылилось свыше 30 тыс. т нефти. От загрязнения пострадало более 2400 км побережья. 11 декабря 1999 г. в 45 милях от побережья Франции потерпел катастрофу танкер «Эрика», следовавший по маршруту Роттердам–Ливорно (Италия) с грузом 30 тыс. т мазута. Примерно около 10 тыс. т мазута (треть всего груза) вылилось в море. Более десяти специализированных судов различных европейских компаний пытались бороться с разливом нефтепродуктов. Несмотря на их усилия, к 22 декабря значительное количество мазута было вынесено к французским берегам. Загрязнению подверглось в общей сложности около 400 км северной части побережья Бискайского залива между городами Пенмарк и Ла Рошель; приблизительно около 100 тысяч морских птиц оказались затронутыми разливом мазута, пострадали морские животные, значительный ущерб понесла французская устричная индустрия, знаменитые французские пляжи оказались покрытыми нефтяными пятнами[733]. Серьезнейшая экологическая катастрофа разразилась у побережья Австра-

---

[731] Для географии морских перевозок нефти характерно наличие нескольких ключевых, наиболее напряженных районов. Это Ормузский пролив (поток нефтегрузов в год – 650 млн т), Малаккский пролив (325 млн т), пролив Босфор (74 млн т), Суэцкий канал (42 млн т), Роттердамский порт (28 млн т) и Панамский канал (23 млн т).

[732] По-видимому, самое большое загрязнение моря нефтью было связано с его добычей на шельфе. 3 июня 1979 г. после выброса из-под буровой установки «Иксток-1» в заливе Кампече (Мексиканский залив) на поверхности воды образовалось нефтяное пятно. Пленка нефти распространилась на 640 км. К 24 марта 1980 г., когда скважина была перекрыта, потери нефти составили 500 000 т.

[733] Катастрофа танкера «Экссон Валдес», случившаяся за одиннадцать лет до несчастья с «Эрикой», по приблизительным подсчетам, убила 250 тысяч морских птиц. Несмотря на то, что на

лии в августе 1999 г., когда из итальянского танкера «Лаура Д'Амато» на просторы гавани Сиднея вылилось, по разным оценкам, от 14 000 до 80 000 литров сырой нефти. 17 января 2001 г. эквадорский танкер «Jessica» сел на риф у берегов Сан-Кристобаль, одного из островов Галапагосского архипелага, объявленного национальным парком[734]. На борту судна находилось 606 тыс. литров дизельного топлива и 230 тыс. литров крайне токсичного тяжелого горючего IFO-120 (именно оно представляет наибольшую опасность для фауны островов). Из судна вытекло около 4 тыс. литров IFO-120 и почти 600 тыс. литров горючего. Нефтяное пятно заняло площадь в 300 квадратных километров. 6 октября 2002 г. в Аденском заливе, у берегов Йемена взорвался французский танкер «Лимбург», который имел на борту около 400 тыс. баррелей сырой нефти, которая практически вся вылилась в Аденский залив, что бьет все «рекорды» экологических катастроф на море.

Каждый раз, изучая обстоятельства того или иного инцидента, специалисты приходили к заключению о том, что как грузовладельцы, так и судовладельцы, сознавая вероятность могущих возникнуть 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. Эксперты высказывали подозрения, что на момент смены классификационного общества судно не удовлетворяло требованиям класса и что смена классификационного общества с французского «Bureau Veritas» на итальянское RINA за год до катастрофы, именно в то время, когда судно планировалось к специальному осмотру в «Bureau Veritas», связана именно с неудовлетворительным состоянием корпуса [735].

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. [736]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.

работы по очистке побережья было израсходовано более 2 млрд долларов, только 7% вылившейся из танкера нефти было собрано.

[734] Галапагосский национальный парк всемирно известен благодаря населяющим его редким видам растений и животных: гигантским черепахам, морским игуанам, морским львам, пеликанам, лобстерам и акулам.

[735] 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.

[736] Первым многосторонним актом, заключенным с целью защиты окружающей среды, явилась Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.

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 ста с лишним милях от побережья Великобритании), иными словами, как далеко распространяется юрисдикция прибрежного государства в отношении мер, которые оно может принять в результате происшествия в открытом море, так и частноправового характера (какова ответственность владельца судна и владельца груза, на каких принципах она должна быть основана, какова величина этой ответственности). 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.). Ввиду того, что установленная максимальная сумма компенсации операторов судов за причиненный ущерб, явилась весьма значительной (14 млн. долларов) в 1979 г. была принята Конвенция о международном фонде (1979), вводившая в действие положения, обеспечивающие компенсацию до 60 млн. долларов.

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 (Москва–Вашингтон–Лондон–Мехико, 29 декабря 1972 г.); Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базель, 23 марта 1990 г.); Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (Лондон, 30 ноября 1990 г.) и некоторых других.[737]

В соответствии с положениями КМП-82, международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов[738] устанавливаются (и периодически пересматриваются) государствами, действующими через компетентную международную организацию или общую дипломати-

[737] В феврале 2004 г., в Лондоне была подписана Конвенция по контролю и управлению судовыми балластными и отстойными водами (англ. – Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004). Конвенция 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 должен применяться так называемый План по управлению балластными и отстойными водами (англ. – Ballast Water and Sediments Management Plan) и быть в наличии 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 статьей 17 Конвенция вступит в силу по истечению 12 месяцев после того, как не менее чем 30 государств-участников, торговый флот которых составляет не менее 35 процентов общемирового тоннажа, ее ратифицируют. 18 января 2005 г. Испания и Бразилия первыми подписали Конвенцию. Кроме того, на предотвращение загрязнения моря нацелены отдельные положения конвенций, носящих частно-правовой характер, например, Афинской конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.; Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.

[738] 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 [14, Статья 236].

ческую 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.

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) [14, п. 4 Статьи 211].

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, IMO).

В определенном, четко обозначенном районе исключительной экономической зоны прибрежные государства могут принимать законы, правила и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, более жесткие, нежели те, которые установлены общепринятыми международными нормами.

Когда международные нормы и стандарты, установленные прибрежным государством для сведения к минимуму угрозы аварий судов, которые могут вызвать загрязнение морской среды, не отвечают особым условиям, и прибрежное государство имеет разумные основания считать, что определенный, четко обозначенный район его исключительной экономической зоны представляет собой такой район, в котором по признанным техническим причинам, связанным с океанографическими и экологическими условиями, а также с использованием этого района или защитой его ресурсов и с особым характером движения судов в нем, требуется принятие специальных обязательных мер для предотвращения загрязнения с судов, прибрежное государство может после соответствующих консультаций через компетентную международную организацию с любыми другими заинтересованными государствами направить в отношении такого района сообщение этой организации, представляя научные и технические доказательства в поддержку этого, а также информацию о необходимых приемных устройствах [14, п. 6(а) Статьи 211].

В поддержку своего решения государство – установитель таких норм должно предоставить в компетентную международную организацию научные и технические доказательства, связанные с зависимостью характера движения судов с океанографическими и экологическими условиями защиты его ресурсов.

В течение двенадцати месяцев после получения сообщения от прибрежного государства об установлении указанных правил, компетентная международная организация определяет, соответствуют ли условия в этом районе вышеизложенным требованиям. Если организация вынесет такое определение, то прибрежное государство может принять в отношении этого района законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, осуществляя такие международные нормы и стандарты или практику мореплавания, которые признаются этой организацией применимыми к особым районам. Эти законы и правила становятся

применимыми к иностранным судам лишь по истечении пятнадцати месяцев после представления упомянутого сообщения организации[739].

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 принимают законы, правила и другие необходимые меры по их осуществлению. Государства, в частности, принимают 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[740] фактическому состоянию судна [14, Статья 217].

КМП-82 не допускает 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, сотрудничество которого может быть полезным для выяснения обстоятельств дела, 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 добровольно 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 исключительной экономической зоны этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов[741].

---

[739] Дополнительные законы и правила, которые прибрежное государство намерено установить в подобных районах, могут затрагивать сброс или практику мореплавания, но не должны требовать от иностранных судов соблюдать стандарты проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования, иные, чем общепринятые международные нормы и стандарты.

[740] Такие 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.

[741] Никакое разбирательство не возбуждается в отношении нарушения, связанного со сбросом во внутренних водах, территориальном море или исключительной экономической зоне 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 исключительной экономической зоны возбуждающего разбирательство государства.

Материалы расследования, проведенного государством порта, передаются государству флага или прибрежному государству по их просьбе. Любое разбирательство, начатое государством порта на основании такого расследования, может быть приостановлено по просьбе прибрежного государства, если нарушение совершено в его внутренних водах, территориальном море или исключительной экономической зоне. Доказательства и протоколы по делу, а также любой залог или другое финансовое обеспечение, оставленное у властей государства порта, передаются в этом случае прибрежному государству. Такая передача исключает продолжение разбирательства в государстве порта.

КМП-82 не ограничивает право государства принимать меры с целью избежать загрязнения, вызываемого морскими авариями за пределами территориального моря, соразмерными фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, включая рыболовство, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии[742] или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям [14, Статья 221].

Кроме права государства осуществлять разбирательства в отношении перечисленных выше случаев, 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, и уполномочены для этой цели [14, Статья 224].

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, или подвергать морскую среду чрезмерному риску.

Любая фактическая инспекция иностранного судна ограничивается проверкой сертификатов, судовых журналов или других документов. Какие-либо иные действия по фактической инспекции могут быть предприняты лишь в случае, когда:

– имеются явные основания считать, что состояние судна или его оборудование в значительной мере не соответствует этим документам;

– содержание этих документов недостаточно для подтверждения или проверки предполагаемого нарушения; или

– судно не имеет действительных сертификатов или судовых журналов.

---

[742] Применительно к данному положению КМП-82, «морская авария» означает столкновение судов, посадку на мель, другой морской инцидент или иное происшествие на борту судна или вне его, приведшие к материальному ущербу или неминуемой угрозе материального ущерба судну или грузу.

В дальнейшем, даже если расследование свидетельствует о нарушении применимых законов и правил или международных норм и стандартов по защите и сохранению морской среды, судно:

а) либо незамедлительно освобождается при условии выполнения таких целесообразных процедур, как предоставление залога или другого подходящего финансового обеспечения;

б) либо, если это судно представляет собой чрезмерную угрозу нанесения ущерба морской среде, оно может быть направлено на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

По запросу государства-флага, разбирательство с целью наложения наказания за любое нарушение применимых законов и правил или международных норм и стандартов, касающихся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, совершенное каким-либо иностранным судном, приостанавливается, если само государство флага возбуждает разбирательство с целью наказания по соответствующему обвинению в течение шести месяцев после того, как разбирательство было впервые возбуждено, за исключением случаев, когда разбирательство связано с тяжелым ущербом прибрежному государству или когда данное государство флага неоднократно не выполняло свое обязательство по эффективному обеспечению выполнения применимых международных норм в отношении нарушений, совершенных его судами [14, Статья 228].

С целью приостановления разбирательства государство флага направляет запрос о приостановлении и предоставляет в распоряжение государства, которое первым возбудило разбирательство, полное досье по делу и протоколы разбирательства. Когда разбирательство, возбужденное государством флага, завершено, приостановленное разбирательство прекращается. После уплаты расходов, связанных с таким разбирательством, любой залог или другое финансовое обеспечение, внесенное в связи с приостановленным разбирательством, возвращается прибрежным государством.[743]

КМП-82 допускает возбуждение гражданского разбирательства по любому иску в отношении убытков или ущерба, явившихся результатом загрязнения морской среды. 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, совершенных иностранными судами за пределами территориального моря или в его пределах, за исключением случая преднамеренного и серьезного акта загрязнения в территориальном море, в том числи и при осуществления прохода проливов [14, Статьи 230, 233].

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

Статья 211(1) Конвенции ООН 1982 г. определяет общую обязанность государств, действующих через компетентную международную организацию (ІМО), устанавливать международные нормы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также периодически их пересматривать. Основным документом ІМО в этой сфере является Конвенция по предотвраще-

[743] Разбирательство с целью наложения наказания на иностранные суда не возбуждается по истечении трех лет с момента совершения нарушения и не возбуждается никаким государством, если разбирательство уже возбуждено другим государством [14, Статья 228].

нию загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Москва–Вашингтон–Лондон–Мехико, 29 декабря 1972 г., сокращенно – MARPOL).

В контексте понятия «загрязнение морской среды» Конвенция дает определения основных понятий[744]:

– «***вредное вещество***» – любое вещество, которое при попадании в море может создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря) [Статья 2(2)];

– «***сброс***» – любой выброс судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение) [Статья 2(3)].

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, зарегистрированным на территории государства-участника;

б) судам и самолетам, загруженным на территории (включая территориальные воды) материалами для сброса;

в) судам и самолетам, а также стационарным или плавучим платформам, которые находятся под ее юрисдикцией и, как предполагается, занимаются сбросом.

В соответствии с положением Конвенции, государства-участники запрещают сброс любых отходов или других материалов, в какой бы то ни было форме или состоянии, за исключением случаев, указанных ниже:

а) запрещается сброс отходов или других материалов, перечисленных в Приложении I;

б) для сброса отходов или других материалов, перечисленных в Приложении II, требуется предварительное специальное разрешение;

в) для сброса всех других отходов или материалов требуется предварительное общее разрешение.

Любое разрешение выдается только после тщательного рассмотрения всех факторов, перечисленных в Приложении III, включая предварительное изучение характеристик места сброса, предусмотренное в Разделах «B» и «C» этого Приложения (Статья IV)[745].

Стороны Конвенции как самостоятельно, так и сотрудничая в рамках компетентных специализированных учреждений и других международных органов, обязались

---

[744] В то время как определение, данное в Конвенции ООН 1982 г., относится ко всем источникам загрязнения, MARPOL подразумевает только загрязнение с судов.

[745] Положения Статьи IV не применяются, когда это необходимо для обеспечения безопасности человеческой жизни или судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций в случае форс-мажорных обстоятельств, вызванных непогодой, или в любом случае, когда создается опасность для человеческой жизни или реальная угроза судам, самолетам, платформам или другим искусственно сооруженным в море конструкциям, если сброс представляетсяединственнымспособом предотвращения угрозы и если имеется полная вероятность того, что ущерб, причиненный сбросом, будет меньше того, который был бы нанесен, если бы сброс не производился.

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 [Статья XII].

Каждое государство – участник Конвенции должно назначать соответствующий орган или органы:

а) для выдачи специальных разрешений, получение которых требуется до и в целях сброса загрязняющих веществ;

б) выдачи общих разрешений, получение которых требуется до и в целях сброса всех других материалов;

в) регистрации характеристик и количества всех материалов, допущенных к сбросу, а также места, времени и метода сброса;

г) осуществления индивидуально или в сотрудничестве с другими сторонами и с компетентными международными организациями наблюдения за состоянием морей с точки зрения предотвращения загрязнения морской среды (Статья VI).

Международная конвенция по предотвращению загрязнения 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 Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов[746], к которой было принято два протокола и факультативные Приложения III, IV и V[747].

В контексте положений Статьи 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 не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение[748].

Конвенция применяется к судам, имеющим право плавания под флагом государства-участника, не имеющим такового права, но эксплуатируемым под управлением тако-

---

[746] Протоколом 1978 г. в приложения к Конвенции были внесены изменения и дополнения.

[747] Протокол I (Положения, касающиеся сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ), Протокол II (Арбитраж).

[748] «Сброс» не включает сброс в значении, предусмотренном Конвенцией по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, заключенной в Лондоне 13 ноября 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.

го 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, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с положениями Конвенции [Статья 3].

Особые требования предъявляются к танкерам. Каждый существующий танкер, перевозящий нефтепродукты дедвейтом 40 тыс. тонн 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 [749].

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 должны приниматься другими государствами и имеют такую же силу, что и собственные.

Судно, которое обязано иметь Свидетельство, во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, может быть подвергнуто подлежит 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. Свидетельство, выданное судну, также теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно полностью соответствует конвенционным требованиям.

Протокол I к Конвенции содержит положения, касающиеся сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ. В соответствии со Статьей 1, упомянутого Протокола, капитан судна (или иное лицо, отвечающее за судно), вовлеченного в один из инцидентов, связанных с загрязнением морской среды, сообщает (по радио

---

[749] Или вместо того, чтобы обеспечиваться 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 I 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 I.

или с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства) сведения о таком инциденте без задержки и в возможно более полном объеме, когда инцидент влечет:

а) сброс иной, чем разрешенный Конвенцией;

б) сброс, разрешенный Конвенцией в связи с тем, что:

– он произведен с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или

– он произошел в результате повреждения судна либо его оборудования;

в) сброс вредного вещества с целью борьбы с особым случаем загрязнения или в целях проведения правомерных научных исследований по борьбе с загрязнением или по контролю над ним.

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. [750]

В соответствии с Конвенцией 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[751].

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. Указанный Протокол определяет Арбитражную процедуру при разрешении спорных вопросов. Всякий спор, который может возникнуть между Сторонами относительно 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 (Статья X).

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 он не решит, в случае необходимости, продлить этот период на срок, не превышающий трех

---

[750] 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.

[751] Судно, которое было необоснованно задержано или отход которого был необоснованно отсрочен, имеет право на возмещение любых понесенных в связи с этим убытков или ущерба.

месяцев. К решению Суда прилагается изложение его мотивов. Стороны должны исполнить это решение без промедления.

Третейский суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих Сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве Председателя Суда(Статья III).

Суд устанавливает свои собственные правила процедуры и может рассматривать встречные требования, непосредственно связанные с предметом спора, и принимать по ним решения.

Решение Суда, как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов; отсутствие или воздержание от голосования одного из членов Суда, за назначение которых Стороны были ответственны, не может препятствовать вынесению Судом решения. В случае разделения голосов поровну голос Председателя является решающим.

Любая Сторона Конвенции, чьи интересы правового характера, могут быть затронуты решением по делу, может после письменного уведомления Сторон, первоначально прибегнувших к арбитражной процедуре, присоединиться к участию в ней с согласия Суда.

Каждая Сторона несет обязательства по вознаграждению своего арбитра, связанные с Судом расходы и расходы по подготовке своего дела. Расходы по вознаграждению Председателя Суда и все общие расходы, связанные с разбирательством дела, распределяются поровну между Сторонами. Суд ведет учет всех своих расходов и представляет по ним окончательный счет.

Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству

Конвенция была подписана в Лондоне 30 ноября 1990 г. и устанавливала обязательное наличия на судах планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (Статья 3), определяла порядок сообщений о загрязнении нефтью (Статья 4), действия по получении сообщения о загрязнении нефтью (Статья 5) и требования к национальным и региональным системам обеспечения готовности и реагирования (Статья 6). Приложение к Конвенции содержит порядок возмещение расходов, связанных с оказанием помощи. В частности, каждый участник Конвенции 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 соглашения, подлежит инспектированию портовыми должностными лицами.

Каждый участник Конвенции должен требовать от капитанов или других лиц, ответственных за суда, плавающие под ее флагом, и лиц, ответственных за морские установки, находящиеся под ее юрисдикцией, безотлагательно сообщать о любом событии, связанном с их судном или морской установкой, повлекшем сброс или возможный 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, вызывающего загрязнение нефтью, после чего незамедлительно информирует все госу-

дарства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты таким инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью.

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 (Стокгольм, 1972 г.), 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 Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), 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 в 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 была подписана Конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением [752].

[752] Ратифицирована РФ федеральным законом от 25 ноября 1994 г. № 49-ФЗ.

В соответствии с положениями п. 1 Статьи 2 Конвенции, «отходы» представляют собой вещества или предметы, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с положениями национального законодательства.

Правовому регулированию подлежит оборот отходов, признанных опасными для трансграничной перевозки[753]. 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)[754]. Кроме того, опасными будут признаваться и отходы, хотя и не вошедшие в любую категорию, указанную в Приложении I, но которые определены или считаются опасными в соответствии с внутренним законодательством государства экспорта, импорта или транзита[755].

«Трансграничная перевозка» означает 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;

---

[753] 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 Статьи 1).

[754] В приложении III дается перечень опасных свойств взрывчатых веществ, огнеопасных жидкостей и огнеопасных твердых веществ, вещества или отходы, способные самовозгораться, окисляющиеся вещества, токсичные (ядовитые) и др.

[755] Потенциальная опасность отдельных видов отходов еще 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. Система классификации опасных грузов, содержится в Рекомендациях ООН по перевозке опасных грузов (ST/S6/AC.10/1/Rev.5, ООН Нью-Йорк, 1988 г.).

– 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 дат(-ы) 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 отходов, вид упаковки и количество грузовых мест и некоторую иную информацию согласно приложения V к Конвенции.

Любая трансграничная перевозка опасных отходов должна покрываться страхованием, залогом или иной гарантией по требованию государства импорта или государства транзита. Когда трансграничная перевозка опасных или других отходов, на которую заинтересованные государства дали согласие в соответствии с положениями настоящей Конвенции, не может быть завершена согласно условиям контракта, государство экспорта обеспечивает, чтобы эти отходы были возвращены экспортером в государство экспорта, если иные возможности удаления отходов экологически обоснованным образом не могут быть найдены в течение 90 дней с того момента, как государство импорта уведомило государство экспорта и секретариат, или в течение такого иного периода времени, о котором договорятся заинтересованные государства. С этой целью государство экспорта и любая сторона, являющаяся государством транзита, не возражают, не создают помех или не препятствуют возвращению этих отходов в государство экспорта (Статья 8).

Любая трансграничная перевозка опасных отходов без уведомления и согласия всех заинтересованных государств, которая осуществляется путем фальсификации документов, введения в заблуждение или обмана, или которая ведет к преднамеренному удалению (например, сбросу) опасных или других отходов в нарушение принципов и норм международного права, считается незаконным оборотом. В этом случае государство экспорта обеспечивает, чтобы эти отходы:

а) были возвращены назад экспортером или производителем либо, при необходимости, самим государством экспорта на свою территорию;

б) были удалены иным способом в течение 30 дней после того, как государство экспорта было информировано о незаконном обороте, либо в течение такого иного периода времени, о котором могут договориться заинтересованные государства.

В тех случаях, когда ответственность за незаконный оборот не может быть возложена на экспортера или производителя, либо импортера или лицо, отвечающее за удаление, заинтересованные стороны обеспечивают на основе

Сторона, которая приняла «меры вмешательства», не имеет права отклонять предложение о примирении или арбитраже на том лишь основании, что еще не исчерпаны все средства защиты в его собственном суде в соответствии с внутригосударственным правом.

Протокол I к Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (Брюссель, 29 ноября 1969 г.) вводит в действие положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных с действительным или вероятным сбросом вредоносных веществ.

Обязанностью капитана (или иного лица, отвечающего за судно), вовлеченного в «экологический инцидент», является незамедлительное сообщение о возможно полных данных такого инцидента (Статья 1 Приложения.).

Упомянутое сообщение передается наиболее быстрым и доступным в момент инцидента способом, в первую очередь по радио, тогда, когда инцидент влечет:

а) сброс иной, чем разрешенный Конвенцией 1969 (1973) г.;

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.

Содержание Сообщения должно разделять информацию на общую, т.е. обязательную для всех сообщений (данные, позволяющие идентифицировать судно, время и место инцидента, координаты судна в момент инцидента, состояние моря и ветра в момент инцидента, данные о состоянии судна) и частную (точное наименование или описание вредоносных веществ, вовлеченных в инцидент, их точное или приблизительное количество, концентрацию и возможное состояние, описание упаковки и знаков маркировки и, если возможно, имя грузоотправителя, грузополучателя или изготовителя) [756].

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 Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. определяет арбитражные процедуры в случае возникновения спора, при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения.

Третейский суд создается по просьбе одной из сторон, адресованной к другой, с изложением существа дела и с приложением подтверждающих документов и оповещением Генерального секретаря ІМО (Статья II). Решения Суда, как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов, а в случае разделения голосов поровну голос Председателя является решающим.

Суд выносит решение в течение пяти месяцев, считая с даты своего создания, если он не решит, в случае необходимости продлевает этот период на срок, не превышающий трех месяцев. Решение суда должно быть мотивировано. Оно является окончательным и обжалованию не подлежит. Оно направляется Генеральному секретарю ІМО и должно исполняться без промедления.

После вступления в силу КПМ-82 пространственные пределы «вмешательства», кроме открытого моря, включают и пространства ИЭЗ. Статья 221(1) КМП-82 закрепляет 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 ІМО и направление этой организации

[756] Статья 4, Приложения I.

сообщения, представляющего научные и технические доказательства необходимости введения специальных обязательных мер. IMO в течение 12 месяцев после получения такого сообщения определяет, существуют ли в районе условия, требующие введения специальных обязательных мер или нет. Прибрежное государство следуя решению IMO 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 организацией (МИО) применимыми к особым районам [Статья 211 (6)(a)] и опубликовывает границы любого определенного, четко обозначенного района ИЭЗ, в котором введены специальные обязательные меры [14, Статья 211.6 (a, b)].

Статья 211(6)(c) КМП-82 предусматривает право прибрежного государства вводить в отношении определенного, четко обозначенного района исключительной экономической зоны дополнительные законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов. Такие дополнительные законы и правила могут затрагивать сброс или практику мореплавания, но не должны требовать от иностранных судов соблюдения стандартов проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования, иных чем общепринятые международные нормы и стандарты. 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 эта 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 Конвенции 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»[757].

«Особые районы» могут включать акватории территориального моря государства, воды исключительной экономической зоны и пространства открытого моря. Поскольку Статья 211(6) КМП-82 не дает специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды, то запрет, устанавливаемый в «особом районе», может охватывать любые вещества и материалы.

К мерам защиты Руководство относит специальные правила плавания по морским трассам [758] и объявление портов и отдельных акваторий закрытыми для судов.

Государства, граничащие с международными проливами, и государства-архипелаги

КМП-82 предусматривает право государств, граничащих с проливами, принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, по вопросам

[757] Насколько известно автору, в настоящее время IMO установлен только один район, который определен как особо чувствительный – Большой Барьерный риф.

[758] Правила плавания по морским трассам должны согласовываться с Руководством IMO по морским коридорам (резолюция A. 572(14).

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 [14, Статья 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 Статьей 54 Конвенции ООН 1982 г., 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.

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 была принята Международная Конвенция 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 исключительной экономической зоны (а в случае, если государство таковые не установил, то 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» Конвенция относит любые вещества, материалы и изделия, перевозимые на борту судна в качестве груза, как указано ниже:

– нефть, перевозимую наливом, в контексте определений дополнения I приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней, с поправками;

– вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, указанные в дополнении II к приложению II к MARPOL, а также вещества и смеси, временно отнесенные к катего-

риям загрязнителей A, B, C или D в соответствии с правилом 3 (4) приложения II к MARPOL;

– опасные жидкие вещества, перевозимые наливом, перечисленные в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 г. (с поправками), а также опасные продукты, в отношении которых администрация 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 главе 19 упомянутого выше Кодекса, а также продукты, в отношении которых и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с пунктом 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 В 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 [Статья 1(а)].

Под «ущербом» Конвенция понимает смерть любого лица или нанесение телесных повреждений на или вне судна[759], перевозящего опасные и вредные вещества, в результате воздействия этих веществ[760]; 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, за исключением упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных восстановительных мер, которые были фактически приняты или должны быть приняты; и расходы по предупредительным мерам и последующие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами [Статья 1(б)].

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 выше.

Конвенция 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

---

[759] «Судно» для целей Конвенции – любое морское судно и морское плавучее средство любого типа.

[760] В соответствии с Конвенцией, «в результате воздействия этих веществ» означает «в результате опасного или вредного характера веществ».

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 [761].

Собственник судна[762] с момента инцидента[763] несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными и 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, что:

а) ущерб явился результатом военных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; или

б) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб; или

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 (Статья 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.

Конвенции не затрагивает какого-либо существующего права регресса собственника судна к любому третьему лицу и с учетом этого никакое требование о компенсации ущерба на основании Конвенции не может быть предъявлено:

а) к служащим или агентам собственника судна или членам экипажа;

б) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа, обслуживает судно;

в) любому фрахтователю (как бы он ни именовался, включая фрахтователя по бербоут-чартеру), управляющему или оператору судна;

г) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собствен

---

[761] Если только государство-участник само не приняло решение применять положения Конвенции к своим военным кораблям и 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.

[762] «Собственник судна» означает лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна, а при отсутствии регистрации – лицо, собственностью которого оно является. В случае, когда судно принадлежит государству и эксплуатируется компанией, которая зарегистрирована в этом государстве в качестве оператора судна, «собственник судна» означает такую компанию.

[763] «Инцидент» означает любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб или возникла серьезная и неминуемая угроза причинения ущерба.

ника судна или по указанию компетентного государственного органа;

д) любому лицу, принимающему предупредительные меры; и

е) служащим или агентам лиц, упомянутых в подпунктах «в», «г» и «д»,

если ущерб не явился результатом их собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Если ущерб явился результатом инцидента с участием двух или более судов, каждое из которых перевозит опасные и вредные вещества[764], то каждый собственник судна (если он не освобождается от ответственности по выше приведенным основаниям) несет ответственность за ущерб. Собственники судов несут солидарную ответственность за весь такой ущерб, который невозможно разумно разделить между ними (Статья 8).

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность в отношении одного инцидента общей суммой, исчисляемой следующим образом:

а) 10 миллионов расчетных единиц[765] – для судна вместимостью не более 2000 единиц[766]; и

б) для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к сумме, указанной в подпункте «а», добавляется следующая сумма:

– на каждую единицу вместимости от 2001 до 50 000 единиц – 1500 расчетных единиц;

– на каждую единицу вместимости свыше 50 000 единиц – 360 расчетных единиц, однако при условии, что эта общая сумма ни в коем случае не превышает 100 миллионов расчетных единиц[767].

Собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба[768].

---

[764] «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.

[765] «Расчетная единица» означает единицу специального права заимствования (СДР), как она определена Международным валютным фондом. Здесь и далее указанные суммы переводятся в национальную валюту в соответствии со стоимостью этой валюты в единицах СДР на дату создания Международного фонда по опасным и вредным веществам. Стоимость в единицах СДР национальной валюты государства-участника, которое является членом МВФ, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым МВФ на соответствующую дату для своих операций и сделок. Стоимость в единицах СДР национальной валюты государства-участника, которое не является членом МВФ, исчисляется способом, установленным этим государством или путем принятия указанной расчетной, равной 15 золотым франкам, который соответствует шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота 900 пробы.

[766] Применительно к Конвенции, вместимостью судна считается его валовая вместимость, определяемая в соответствии с правилами обмера судов, содержащимися в приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

[767] Требования, связанные со смертью или телесным повреждением, имеют приоритет удовлетворения перед другими требованиями в той степени, в какой совокупная сумма таких требований не превышает двух третей общей суммы компенсации.

[768] Для того чтобы воспользоваться указанным ограничением, собственник судна создает фонд на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде или другом компетентном органе

Если собственник судна после инцидента создал Фонд ООВ и имеет право ограничить свою ответственность, то:

а) никакое лицо, требующее компенсации ущерба, возникшего вследствие этого инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна; и

б) суд или другой компетентный орган любого государства-участника может дать распоряжение об освобождении любого судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которое был наложен арест в связи с требованием о компенсации ущерба, возникшего вследствие этого инцидента, и может возвращать любой залог или иное обеспечение, предоставленное с целью избежания такого ареста (Статья 10).

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, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что все конвенционные требования выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство об обязательном страховании выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство об обязательном страховании должно по форме соответствовать образцу, приведенному в Приложении I к Конвенции[769].

Свидетельство об обязательном страховании составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является ни английским, ни французским, ни испанским, текст должен содержать перевод на один из этих языков.

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.

какого-либо одного из государств-участников, в котором предъявлен иск, или, если иск не предъявлен, в любом суде или другом компетентном органе любого из государств-участников, в которых может быть предъявлен иск. Этот фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем предоставления банковской гарантии или иного обеспечения, приемлемых по законодательству государства-участника, в котором создается фонд, и признаваемых достаточными судом или другим компетентным органом.

[769] См. табл. 6.5.1.

Компенсация. В соответствии с главой III Конвенции создается Международный фонд по опасным и вредным веществам (Фонд ОВВ)[770], 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 предусматривается, а также осуществлять связанные с этим задачи, а именно:

а) рассматривать требования, предъявленные к Фонду ОВВ;

б) составлять, в форме бюджета на каждый календарный год;

в) предоставлять по просьбе государства-участника свои услуги, которые могут быть необходимы для оказания содействия этому государству в быстром привлечении такого персонала, а также получении таких материалов и услуг, какие необходимы для того, чтобы это государство могло принимать меры для предотвращения уменьшения ущерба, возникшего вследствие инцидента, в отношении которого от Фонда ОВВ может потребоваться выплата компенсации на основании настоящей Конвенции; и

г) предоставлять на условиях, изложенных во внутреннем регламенте, кредиты на осуществление предупредительных мер против ущерба, возникшего вследствие конкретного инцидента, в отношении которого от Фонда ОВВ может потребоваться выплата компенсации (Статья 15).

Таблица 6.5.1

Приложение I
к Конвенции 1996 г.

СВИДЕТЕЛЬСТВО О СТРАХОВАНИИ ИЛИ ИНОМ ФИНАНСОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРБ, ПРИЧИНЕННЫЙ ОПАСНЫМИ И ВРЕДНЫМИ ВЕЩЕСТВАМИ (ОВВ)

Выдано в соответствии с положениями Статьи 12 Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.

Название судна	Отличительный номер или позывной сигнал	Опознавательный номер судна, присвоенный ИМО	Порт регистрации	Наименование и полный адрес основного коммерческого предприятия собственника судна

Настоящим удостоверяется, что названное выше судно имеет страховой полис или иное финансовое обеспечение, удовлетворяющее требованиям Статьи 12 Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 года.

Вид обеспечения _____

Срок действия обеспечения _____

Наименование и адрес страховщика (страховщиков) и (или) гаранта (гарантов)

Наименование _____

Адрес _____

Настоящее свидетельство действительно до _____

Выдано или удостоверено Правительством _____
(полное название государства)

в _____
(место) (дата)

(подпись и должность официального лица, выдающего или удостоверяющего свидетельство)

Фонд ОВВ распределяется между истцами пропорционально суммам их доказанных требований. Если до распределения фонда собственник судна, или любое лицо,

[770] 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.

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 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.

В целях выполнения своей функции, Фонд ОВВ выплачивает компенсацию любому лицу, понесшему ущерб, если такое лицо не могло получить полную и достаточную компенсацию ущерба, если собственник судна, ответственный за ущерб, в финансовом отношении не способен выполнить полностью обязательства по Конвенции, а любое финансовое обеспечение, которое может быть предоставлено, не покрывает этого ущерба, недостаточно для удовлетворения требований о его компенсации [771] или ущерб превышает предел ответственности собственника судна.

Фонд ОВВ освобождается от обязанности, предусмотренной предыдущими пунктами, если:

а) он докажет, что ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны или восстания либо был причинен опасными и вредными веществами вследствие утери или сброса с военного корабля или иного судна, принадлежащего государству или эксплуатируемого им и используемого во время инцидента только для правительственной некоммерческой службы; или

б) истец не может доказать, что имеется разумная вероятность того, что ущерб явился следствием инцидента, к которому были причастны одно или несколько судов.

Если Фонд ОВВ 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, Фонд ОВВ может быть полностью или частично освобожден от своей обязанности выплатить компенсацию такому лицу.

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 миллионов расчетных единиц. В том случае, когда сумма доказанных требований, предъявленных к Фонду ОВВ, превышает 250 миллионов расчетных единиц, то 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 (Статья 35).

Конвенция 1996 г. допускает предъявление исков как собственнику судна, так и к Фонду ОВВ или Фондом ОВВ. Иски о компенсации могут быть предъявлены к собст-

---

[771] Собственник судна считается неспособным в финансовом отношении выполнить эти обязательства, а финансовое обеспечение – недостаточным, если лицо, понесшее ущерб, не может получить полное удовлетворение в сумме компенсации, причитающейся согласно положениям главы II Конвенции, после того, как оно предприняло все разумные меры для использования имеющихся в его распоряжении средств судебной защиты.

веннику судна (или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна) в судах государств в территориальном море или исключительной экономической зоне 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; или

б) государства-участника, в котором находится обычное местожительство или основное коммерческое предприятие собственника судна; или

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 ответственен за ущерб, причиненный соответствующим инцидентом, или в суде государства-участника, который был бы компетентен, если бы ответственность нес собственник судна.

В случае если судно, перевозящее опасные или вредные вещества, которые причинили ущерб, не было опознано, положения по предъявлению исков к собственнику судна применяются mutatis mutandis к искам к Фонду ОВВ.

Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в отношении рассмотрения исков, которое может быть исполнено в государстве суда, где оно уже не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:

а) решение было вынесено в результате обмана; или

б) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.

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[772].

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

[772] Если инцидент состоял из ряда происшествий, то десятилетний срок исчисляется со дня последнего из этих происшествий.

Северного моря, Средиземного моря, Черного[773] и Балтийского морей. Загрязнение донных отложений и морских животных тяжелыми металлами и ПХВ распространено в прибрежных зонах всех континентов.

В силу различных обстоятельств, в том числе сложности и длительности принятия конвенционных обязательств, а с другой стороны – необходимости оперативного решения вопросов организации международного сотрудничества в защите морской среды от загрязнения государства заключали, так называемые, «рамочные конвенции»[774] с целью определения общих принципов охраны окружающей среды, применительно к конкретному региону [775].

В области региональной охраны окружающей среды первой рамочной конвенцией была Барселонская конвенция 1976 г. по защите Средиземного моря от загрязнения. После Барселонской конвенции под эгидой Программы ООН по охране окружающей среды (UNEP) было принято семь других региональных морских соглашений, включая Картахенскую конвенцию 1983 г. по защите и развитию среды морей Карибского региона (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 охвачены специальными конвенционными нормами применительно к предотвращению загрязнения и минимизации его последствий[776]. 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 пространства прибрежные более чем 140 странам[777]. Ниже приводится анализ некоторых международных соглашений, регламентирующих содержание и порядок осуществления региональных природоохранных мер.

Приполярные пространства

КМП-82, как, впрочем, и иные международные многосторонние договоры, не содержат норм, регламентирующих предотвращение загрязнения приполярных пространств. Раздел 8 КМП-82 озаглавлен «Покрытые льдом районы» и указывает 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 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 необра

---

[773] Например, концентрация вредных веществ в Черном море за период с 1960 по 1992 гг. увеличилась в десять раз (это связано главным образом со стоком Дуная).

[774] 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.

[775] К таковой можно отнести и упоминавшуюся ранее Конвенцию MARPOL, которая включает в себя только общие положения (например, касающихся юридических и организационных вопросов), в то время как конкретные правила сведены в приложениях к конвенции.

[776] См. табл. 6.6.1.

[777] http://www.unep.ch/seas/mappage1.html.

тимо 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» [14, Статья 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 была принята 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», изучающая с 1993 г. 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 приложений в 1988 г., 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) 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.

Таблица 6.6.1

Региональное экологическое сотрудничество

Региональные моря [секретариаты]	Правовая база: СОЮС, протоколы к региональным конвенциям	Состояние региональных (национальных) программ действий	Принятие (сроки) разработки региональных программ действий
1	2	3	4
Средиземноморье	Барселонская конвенция: Протокол о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (1980, 1983, поправки согласно Протоколу 1996 г.)	Стратегический план действий для Средиземноморья осуществляется в ходе III этапа (1996-2005) МЕДПОЛ Национальная программа разрабатывается Египтом (см. также Красное море и Аденский залив)	Принята в 1997 г.
Карибский район [ЮНЕП/ РСК-КАР]	Картахенская конвенция: Протокол о загрязнении морской среды из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (принят в 1999 г.)	Подлежит разработке	

Таблица 6.6.1 (Продолжение)

1	2	3	4
Юго-восточная часть Тихого океана [ПКЮТО]	Лимская конвенция: Протокол об охране юго-восточной части Тихого океана от загрязнения из наземных источников (1983, 1986)	Второй проект региональной программы обсуждался на девятом межправительственном совещании в Кито в феврале 2000 г.	
Восточноазиатские моря [ЮНЕП/РСК-ВАМ]		Региональная программа разработана	Принята в 2000 г.
Красное море и Аденский залив [ПЕРСГА]	Джиддская конвенция: проект протокола о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности разрабатывается	Имеется второй проект региональной программы (2001 г.). Национальные программы разрабатываются Египтом и Йеменом	
Южная часть Тихого океана [СПРЕП]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках конвенции Нумеа отсутствует	Региональная программа разработана	Принята в 1999 г.
Черное море [Черноморская программа по окружающей среде]	Бухарестская конвенция: Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из наземных источников (1992, 1994) Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения сбросами (1992, 1994)	Региональная программа разрабатывается	
Южноазиатские моря [САКЕП]		Региональная программа разрабатывается. Национальные программы разрабатываются Бангладеш, Индией, Мальдивскими островами, Непалом, Пакистаном и Шри-Ланкой	
Персидский залив, Оманский залив, Аравийское море вдоль юго-восточного побережья Омана [РОПМЕ]	Кувейтская конвенция: Протокол об охране морской среды от загрязнения из наземных источников (1990, 1993)	Региональная программа осуществляется	
Западная и Центральная Африка [ЮНЕП/РСК-ЗАЦАФ]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках Абиджанской конвенции	Региональная программа действий в качестве инструмента планирования обсуждалась на пятом совещании Конференции Сторон (Аккра, март 2000 г.). Предложена национальная программа для Нигерии	
Восточная Африка [ЮНЕП/ РСК-ВАФ]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках Найробийской конвенции отсутствует	Региональная программа обсуждалась на втором совещании Договаривающихся сторон (Маврикий, ноябрь 1999 г.). Национальная программа разрабатывается Танзанией	Ведется работа над протоколом об осуществляемой на суше деятельности для этого района
Северо-западная часть Тихого океана [ЮНЕП]		Региональная программа мониторинга (НОВПАП/3 – II этап)	Принята в 1999 г.
Северо-восточная часть Тихого океана [ЮНЕП]	Проект Конвенции об охране и устойчивом освоении морской и прибрежной среды северо-восточной части Тихого океана	Региональная программа не разработана, однако в поддержку осуществления конвенции составлен план действий по охране и устойчивому освоению морской и прибрежной среды региональных морей северо-восточной части Тихого океана	Принятие проекта конвенции и плана действий ожидается в 2001 г.

Таблица 6.6.1 (Продолжение)

1	2	3	4
Верхняя часть юго-западной Атлантики		Региональная программа действий разработана. Национальная программа разрабатывается Бразилией.	
регион [ХЕЛКОМ]	Хельсинкская конвенция о защите морской среды района Балтийского моря (1974) и (1992; 1999)	Региональная программа не разработана. Вопросы, связанные с осуществляемой на суше деятельностью, рассматриваются в контексте отдельных программ в рамках Хельсинкской конвенции	
Северо-восточная Атлантика [ОСПАР]	Конвенция о защите морской среды северо-восточной Атлантики (Конвенция ОСПАР)	Региональная программа не разработана. По вопросам, связанным с осуществляемой на суше деятельностью, имеются решения и план работы в рамках Конвенции ОСПАР. Национальная программа разработана Исландией	
Арктика [ПАМЕ]		Региональная программа действий по защите морской среды Арктики от загрязнения в результате осуществляемой на суше деятельности. Национальная программа разработана Канадой. Национальная программа разрабатывается Российской Федерацией (для Арктического региона)	Принята в 1998 г. Принята в 2000 г.

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., а также 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 (англ. – The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic) [778] была открыта для подписания в сентябре 1992 г.[779] 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

[778] Далее Конвенция OSPAR 1992 (англ. – OSPAR – Oslo-Paris Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic. Осло-Парижская Конвенция по защите морской среды Северо-восточной Атлантики). Конвенция является продолжением и развитием двух соглашений: Конвенции по предотвращению сброса отходов в море (Осло, 15 февраля 1972 г.) и Конвенции по предотвращению загрязнения моря (Париж, 4 июня 1974 г.). OSPAR вступила в силу 25 марта 1998 г.

[779] Конвенцию подписали: Бельгия, Великобритания, Германия, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Люксембург, Нидерланды, Норвегия, Португалия, Швейцария, Швеция, Финляндия, Франция и ЕС.

среды. Приложения содержали технические критерии, применимые в контексте положений отдельных статей OSPAR 1992.

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.[780].

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, которые содержат перечень конкретных мер, которые следует осуществлять с целью недопущения или минимизации загрязнения из 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) было подписано в Бонне 13 сентября 1983 г.[781] правительством ряда стран[782] исходя из вполне реальной опасности 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 противодействию загрязнению (Статья 4).

Участники Соглашения договорились предпринимать совместные усилия по минимизации загрязнения морской среды Северного моря и информировать друг друга о:

а) 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;

---

[780] В конвенционный район не включены акватории Балтийского моря и Бельтов, пространства Средиземного моря восточнее точки пересечения параллели 36° северной широты 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.

[781] Соглашение явилось развитием правового режимы, который был создан соглашением «По сотрудничеству в отношении загрязнения Северного моря нефтью», подписанном в Бонне 9 июня 1969 г.

[782] Бельгией, Великобританией, Данией, ФРГ, Нидерландами, Норвегией, Францией, Швецией, ЕС.

в) национальных средствах по борьбе с загрязнением морской среды, которые также могли бы быть использованы 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;

– 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 государства 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 (Статья 7).

Средиземноморский регион

Защита Средиземного моря от загрязнения регламентируется Конвенцией о предотвращении загрязнения Средиземного моря, подписанной в Барселоне в 1976 г., а также Протоколом о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (1980, 1983 с поправками согласно Протоколу 1996), Протоколом об особо охраняемых зонах Средиземного моря (1982) и Протоколом об охране биоразнообразия в Средиземном море (1996).

Стороны Конвенции 1976 г., сознавая экономическое, общественное, санитарное и культурное значения морской окружающей среды района Средиземного моря и свою ответственность за сохранение этого общего наследия для блага нынешнего и будущих поколений, учитывая угрозу, которую загрязнение представляет для морской среды, ее экологического равновесия, ресурсов и законного использования, 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 (Статья 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 (Статья 1). В том, что касается загрязнения сбросами [783] с судов и летательных аппаратов [784], стороны

[783] «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.

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 (Статьи 5–8). Правила, применяемые в отношении загрязнения с судов и летательных аппаратов, сведены в Протокол к Конвенции[785].

Сброс в район Средиземного моря отходов или других материалов, перечисленных в Приложении I к настоящему Протоколу, запрещается. Сброс в конвенционном районе отходов или других материалов (перечисляются в Приложении II к Протоколу) требует в каждом случае предварительного специального разрешения компетентных национальных властей, которые выдаются только после тщательного рассмотрения всех требуемых факторов.

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 таких споров 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 [786].

Третейский суд создается по просьбе одной из сторон. Просьба об арбитраже должна содержать изложение существа дела, включая, в частности, ссылки на Статьи Конвенции или протоколов, толкование или применение которых является предметом спора. Суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве председателя суда. Если председатель Третейского суда не будет назначен по истечении двух месяцев со дня назначения второго арбитра, то генеральный секретарь ООН по просьбе любой из сторон назначает его в течение дополнительного двухмесячного периода. Каждый Третейский суд, созданный в соответствии с требованиями настоящего приложения, устанавливает свои собственные процедуры. Решения Третейского суда, как в отношении правил процедуры, так и по существу дела, принимаются большинством голосов его членов и они должно быть мотивированы.

---

[784] 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.

[785] Протокол о предотвращении загрязнения средиземного моря сбросами с судов и летательных аппаратов.

[786] Процедуры Арбитража 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

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 одному 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 (Статья 1 Протокола).

Защита от загрязнения Черного моря

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 данное соглашение, 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 включает собственно Черное море (включая территориальное море и исключительную экономическую зону каждой Договаривающейся Стороны) с южным пределом, образуемым линией, соединяющей мысы Келагра и Дальян.

Под «загрязнением морской среды» Конвенция понимает *«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* (Статья II).

Государства – участники Конвенции взяли на себя обязательства 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 (Статья V).

Участники Конвенции 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 она осуществляет 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 соору-

жения, включая и те, которые расположены на суше) (Статья VI). В соответствии с положениями Статьи 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 Приложении [787].

Кроме того, к Конвенции были приняты протоколы (являющиеся ее неотъемлемой частью), 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 является Черное море (как оно определено в самой Конвенции) 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[788].

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, и их концентрации в сточных водах и методов их сброса.

Кроме того, стороны договорились принять во внимание следующее:

---

[787] 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.).

[788] Граница пресных вод означает воды, расположенные в сторону берега от линии, соединяющей конечные точки на правом и левом берегах водотока в месте его впадения в Черное море.

а) сброс вод из коммунальных канализационных систем должен осуществляться таким образом, чтобы сокращалось загрязнение морской среды Черного моря;

б) нагрузка загрязнений промышленными отходами должна сокращаться, с тем чтобы она соответствовала принятым концентрациям веществ и материалов, перечисленных в Приложениях I и II к Протоколу;

в) сбросы вод, употребляемых для охлаждения на атомных электростанциях или других промышленных предприятиях, использующих большое количество воды, должны производиться таким образом, чтобы избежать загрязнения морской среды Черного моря;

г) нагрузка загрязнений из сельскохозяйственных и лесных районов, влияющих на качество воды морской среды Черного моря, должна сокращаться, с тем чтобы она соответствовала принятым концентрациям веществ и материалов, перечисленных в Приложениях I и II к Протоколу.

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 [789], а для захоронения отходов или иных материалов, содержащих ядовитые вещества, перечисленные в Приложении II, в каждом случае требуется предварительное специальное разрешение компетентных национальных органов[790].

С целью предотвращения загрязнения, могущего возникнуть в результате деятельности на континентальном шельфе, государства должны 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 вы-

---

[789] 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.

[790] Данные положения не применяются, когда людям или 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.

званной присутствием больших количеств нефти или других вредных веществ в результате аварий или накопления небольших сбросов, которые загрязняют или угрожают загрязнением моря.

Каждая Сторона принимает самостоятельные необходимые меры по выявлению нарушений, а также по обеспечению в пределах своей юрисдикции выполнения положений Протокола, в том числе и в отношении судов, несущих их флаг.

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 соглашения, которые, по ее мнению, могут быть затронуты подобным ущербом. С этой целью каждое государство дает капитанам судов, несущих ее флаг (пилотам летательных аппаратов, зарегистрированных на ее 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 для 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[791], где у каждого государства есть одним представитель, который может иметь заместителей, советников и экспертов. Председательствовать[792] в комиссии на ротационной основе должен представитель каждого государства по очереди (Статья XVII)[793].

Комиссия выносит рекомендации относительно мер, необходимых для достижения целей Конвенции; рассматривает вопросы, связанные с осуществлением ее положений и выносит рекомендации относительно поправок; разрабатывает критерии, касающиеся предупреждения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря и борьбы с ним и ликвидации последствий загрязнения, а также рекомендации в отношении мер в этом направлении. Кроме того, Комиссия должна содействовать принятию дополнительных мер, необходимых для защиты морской среды Черного моря, и с этой целью получает, обрабатывает и распространяет соответствующую научную, техническую и статистическую информацию (Статья XVIII). Решения и рекомендации Комиссии выносятся причерноморскими государствами единогласно.

---

[791] Штаб-квартира Комиссии и Секретариата находится в Стамбуле. Местонахождение штаб-квартиры может быть изменено решением Договаривающихся Сторон, принятым на основе консенсуса.

[792] Председатель исполняет свои функции в течение одного года и в это время не может действовать в качестве представителя своей страны.

[793] В порядке английского алфавита первым председательствовал представитель Республики Болгария.

В случае возникновения между государствами – участниками Конвенции споров относительно толкования или ее применения, они стремятся к урегулированию такого спора путем переговоров или с помощью любых других мирных средств по их выбору.

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.[794].

Стороны соглашения договорились сотрудничать в борьбе с загрязнением моря вредными веществами путем принятия согласованных и совместных мер (Статья 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 (Статья 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, необходимые для борьбы с загрязнением (Статья IV).

В соответствии с Соглашением Стороны будут:

– совместно или индивидуально осуществлять мониторинг состояния морской среды (Статья 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 (Статья VI).

С целью более эффективного применения положений Соглашения Стороны договорились обмениваться информацией в том, что касается:

– национальных организаций и компетентных органов, ответственных за предотвращение и минимизацию отрицательных последствий от загрязнения морской среды;

– компетентных национальных органов, ответственных за получение и распространение предостерегающей информации;

– исследовательских программ, направленных на выявление новых методов и технологий, нацеленных на предотвращение загрязнения морской среды (Статья VII).

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 (Статья IX).

Примерное содержание такого доклада приведено в Приложении к Соглашению и указывает на необходимость указания:

– на идентификацию источника загрязнения;

– координаты места инцидента;

– состояние моря и ветра;

– количество и тип полютанта, описание контейнера или укупорки;

---

[794] Открыто для подписания всеми странами, граничащими с водами юго-восточной части Тихого океана.

– любую иную информацию, могущую оказаться полезной.

В случае возникновения опасности загрязнения морской среды Стороны должны предпринять следующие меры:

– определить степень опасности и источник загрязнения, включая направление и скорость движения пятна загрязнения;

– организовать применение соответствующих средств;

– осуществлять постоянный мониторинг, вплоть до ликвидации загрязнения (Статья X).

С целью административного обеспечения применения положений соглашения стороны Соглашения учредили Постоянную комиссию южной части Тихого океана, как ее исполнительный секретариат.

С целью пересмотра текста Соглашения, внесения поправок или дополнений, а также и в иных целях, каждые два года проводятся сессии [795].

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[796] и индустриализации 22 марта 1974 г. в Хельсинки Данией, ГДР[797], Польшей, СССР, Финляндией, ФРГ и Швецией была подписана Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря (далее – Конвенция 1974), которая вступила в силу 3 мая 1980 г.[798].

В преамбуле Конвенции 1974 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 принятии соответствующих мер международного характера, направленных на решение этих задач...». Конвенция 1974 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 1974 явилась 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 1974 вносились поправки, а 9 апреля 1992 г. на Дипломатической Конференции в Хельсинки была подписана Конвенция 1992 г. с участием ЕС и вновь образованных (после прекращения

---

[795] Внеочередные сессии могут проводиться в случае, если их созыва потребуют два или более государства-участника.

[796] Прибрежные районы Балтики населяют 85 миллионов человек.

[797] Германская Демократическая Республика.

[798] Конвенция вступила в силу для СССР 03.05.1980 г.. Ратификационная грамота СССР была сдана на хранение Правительству Финляндии 08.11.1978 г. с сообщением, что СССР в соответствии с п. 2 Статьи 25 Конвенции приостанавливает в течение одного года применение Приложения IV к указанной Конвенции с момента вступления в силу этого Приложения (см. Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVI. М., 1982, с. 319–358).

существования СССР) прибалтийских стран и Украины[799]. Конвенция вступила в силу 17 января 2000 г.[800].

Согласно Статье 36 указанной выше 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 1974 продолжают применяться в пределах, совместимых с положениями Конвенции 1992 г.

Хельсинкская конвенция 1992 г. (далее – Конвенция 1992) 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" северной широты, проходящей через пункт Скаген (англ. – Skaw) в Скагеракке (англ. – Skagerrak) (Статья 1). В отличие от Конвенции 1974, Конвенция 1992 включает в конвенционный район и внутренние воды государств-участников и а ее положения распространяются на толщу воды и морское дно, а также живые ресурсы и другие формы жизни в море.

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 (Статья 4).

Конвенция 1992, 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[801]) и

---

[799] http://www.greenyearbook.org/agree/mar-env/helsinki.htm.

[800] 15 октября 1998 г. российское Правительство приняло Постановление № 1202, в соответствии с которым обеспечение обязательств РФ, вытекающих из Конвенции, возложено на Государственный комитет РФ по охране окружающей среды, 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.

[801] Если по Конвенции 1974 «инцидент» означал случай фактического или предполагаемого выброса в море вредного вещества или стоков, содержащих данное вещество, то Конвенция 1992 под «инцидентом загрязнения» понимает происшествие или серию происшествий одного происхождения, в результате которого произошел или может произойти сброс нефти или других вредных веществ и которое представляет или может представлять собой угрозу состоянию морской среды Балтийского моря или побережья или затрагивает соответствующие интересы одной

добавляет новые понятия (например, «инсинерация», под которой понимается преднамеренное 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 Конвенции 1992 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 Конвенции 1992:

– применяют принцип предупредительных действий[802] 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 (Статья 6).

Процедуры и меры, которые должны применяться с этой целью, изложены в приложении III, в которой, в частности, указано:

1) муниципальные сточные воды должны очищаться биологическим или другими равноценными, эффективными методами в отношении снижения уровня важных параметров;

2) использование водных ресурсов на предприятиях должно быть направлено на замкнутые или на полузамкнутые системы водообеспечения во избежание образования сточных вод, где это возможно;

или более Договаривающихся Сторон и требует принятия чрезвычайных мер или других немедленных ответных действий (п. 9 Статьи 2).

[802] То есть 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.

3) сточные воды должны очищаться раздельно до смешивания с разбавляющими водами;

4) сточные воды, содержащие опасные вещества или другие соответствующие вещества, не должны очищаться вместе с другими сточными водами, если при этом не достигается снижения количества загрязняющих веществ, равное количеству при раздельной очистке каждого отдельно взятого потока сточных вод; повышение качества сточных вод не должно вести к значительному увеличению количества вредного осадка (ила);

5) предельные значения для сбросов в воду и выбросов в воздух, содержащих вредные вещества, должны быть указаны в спецразрешениях[803];

6) промпредприятия и другие точечные источники, подключенные к муниципальным очистным сооружениям, должны использовать наилучшую имеющуюся технологию для удаления опасных веществ, которые не могут быть обезврежены на муниципальных очистных сооружениях или которые могут нарушить процессы на таких сооружениях;

7) загрязнение, поступающее с рыбоводческих предприятий, должно быть предотвращено и прекращено путем применения наилучшей природоохранной практики и наилучшей имеющейся технологии;

8) поступление загрязнения из рассредоточенных источников, включая сельскохозяйственные, должно быть прекращено путем применения наилучшей природоохранной практики.

Сброс[804] сточных вод с судов[805] в море запрещен, за исключением, когда:

а) судно сбрасывает измельченные и дезинфицированные сточные воды, используя одобренную национальной администрацией[806] систему, на расстоянии более 4 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[807], должны сбрасываться постепенно, когда судно находится в пути и следует со скоростью не менее 4 узлов; или

---

[803] Для получения разрешения «оператор промпредприятия» должен представить в форме заявки данные и информацию соответствующим национальным органам, которые должны оценить положение дел в данный момент и потенциальное воздействие планируемой деятельности на окружающую среду и принимают решение на выдачу разрешения.

[804] «Сброс» в отношении вредных веществ или стоков, содержащих такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не 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 (Правило 5 Приложения IV). «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.

[805] 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.

[806] 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.

[807] «Накопительный танк» означает танк, используемый для сбора и хранения сточных вод.

б) судно имеет на борту действующую очистную установку, одобренную национальной администрацией, и 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.

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.

В конвенционном районе в вопросах предотвращения загрязнения с судов стороны:

а) сотрудничают в вопросах содействия разработке международных правил, основанных, помимо прочего, на принципах и обязательствах Конвенции 1992, включая использование наилучшей имеющейся технологии и наилучшей природоохранной практики и в эффективном и гармонизированном выполнении правил, принятых IMO (Правило 1 Приложения IV);

б) содействуют друг другу в расследовании нарушений действующего законодательства в части мер предотвращения загрязнения, которые действительно или предположительно имели место в конвенционном районе, включая 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 (Правило 2 Приложения IV).

Государства – участники Конвенции применяют единые требования в отношении обеспечения сооружениями для приема судовых отходов с учетом, в частности, особых потребностей пассажирских судов, эксплуатируемых в конвенционном районе и применяют «специальные меры» к прогулочным судам по уменьшению вредного воздействия на морскую среду, которые, в частности, должны предусматривать предупреждение загрязнение воздуха, борьбу с шумами, гидродинамическими последствиями, а также обеспечение соответствующими установками для приема отходов с прогулочных судов.

Сжигание отходов в конвенционном районе за пределами территориального моря государств-участников Конвенции запрещено. Для захоронения вынутого грунта требуется предварительное специальное разрешение соответствующего национального органа. Государства – участники Конвенции взяли на себя обязательство обеспечить выполнение приведенных выше положений судами и самолетами:

а) зарегистрированными на ее территории или несущими ее флаг;

б) принимающими на борт в пределах ее территории или территориального моря вещества, подлежащего захоронению; или

в) предположительно занимающимися захоронением в пределах ее внутренних вод и территориального моря.

Приведенные выше положения не применяются, если человеческая жизнь или судно или самолет в море находятся под угрозой полного уничтожения или гибели или в любом случае, когда создается опасность для человеческой жизни, если захоронение представляется единственным способом предотвращения угрозы и если, по всей вероятности, ущерб, причиненный таким захоронением, будет больше того, который был бы нанесен, если бы захоронение не производилось. Такое захоронение должно осуществляться таким образом, что свести к минимуму возможность ущерба человеческой жизни и жизни в море. В этом случае о произведенном захоронении даются сообщения и принимаются меры, предусмотренные Приложением VII, а в случае, когда

имеется подозрение, что захоронение осуществлено в нарушение конвенционных положений, производится расследование (Статья 11).

Государства – участники Конвенции 1992 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 (далее – Комиссия), которой продолжает являться Комиссия по защите морской среды Балтийского моря, учрежденная согласно Конвенции по защите морской среды Балтийского моря 1974 г.

Сессии Комиссии проводятся по крайней мере один раз в год и созываются Председателем, пост которого предоставляется каждой стороне поочередно и который выполняет свои функции в течение двух лет. Решения Комиссии принимаются единогласно (если решения самой Комиссии не предусматривают иного).

В обязанности Комиссии входит:

а) осуществлять постоянное наблюдение за выполнением Конвенции;

б) разрабатывать рекомендации о мерах, относящихся к целям Конвенции;

в) рассматривать содержание Конвенции и давать рекомендации о внесении необходимых поправок в ее текст, включая изменения в перечнях веществ и материалов, а также о принятии новых Положений;

г) устанавливать критерии борьбы с загрязнением, показатели сокращения загрязнения и задачи, касающиеся мер;

д) содействовать принятию дополнительных мер по защите морской среды района Балтийского моря в тесном сотрудничестве с соответствующими правительственными органами и с этой целью:

– получать из доступных источников, обрабатывать, обобщать и распространять соответствующую научную, техническую и статистическую информацию;

– содействовать проведению научно-технических исследований;

– пользоваться услугами компетентных региональных и других международных организаций для проведения совместных научно-технических исследований.

В случае возникновения в отношении толкования или применения Конвенции 1992 стороны должны стремиться к его решению путем переговоров. Если они все же не могут прийти к согласию, они должны обратиться за услугами или совместно просить о посредничестве третье государство – участника Соглашения 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 Аденский залив

Защита от загрязнения данных пространств регулируется Региональной конвенцией по защите среды Красного моря и Аденского залива 1982 г. (англ. – Regional convention for the conservation of the Red sea and Gulf of Aden environment) [808] и Протоколом 1982 г. 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 пункта 4 Статьи 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 (Статья 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 (Статьи IV, V);

– с наземных источников (Статья VI);

– вызванного вследствие разведки и эксплуатации ресурсов морского дна и континентального шельфа (Статья VII);

– вызванного иными причинами, связанными с человеческой деятельностью (Статья VIII).

В соответствии с положениями Статьи 9, стороны Соглашения 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 Соглашения 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 (далее – Организация) со штаб-квартирой в городе Джейдах (англ. – Jeddah), расположенном в Саудовской Аравии. Органами этой организации являются Совет, состоящий из представителей Сторон Соглашения; Генерального секретаря и Комитета по разрешению споров.

Совет является органом, в компетенции которого находится:

---

[808] Конвенция была подписана правительствами Судана, Иорданией, Саудовской Аравией, НДРЙ, Сомали, ЙАР и представителем ООП. Конвенция вступила в силу 20 августа 1985 г.

1) принятие внутренних правил функционирования;

2) создание и утверждение плана действий по применению положений Конвенции и его постоянное обновление;

3) принятие рекомендаций по внесению поправок и дополнений как в саму Конвенцию, так и в любой ее протокол или дополнение;

4) оценка отчетов государств-участников или международных организаций по состоянию природной среды конвенционного района;

5) создание подотчетных органов и экспертных групп, необходимых для осуществления плана действий;

6) принятие мер по разрешению споров, возникающих между сторонами в связи с применением и исполнением Конвенции;

7) назначение Генерального секретаря Организации;

8) утверждение финансовых правил и бюджета организации;

9) выполнение иных функций в соответствии с целями Конвенции.

Действуя напрямую через созданную Организацию или иные компетентные международные организации, Стороны Соглашения договорились объединить свои усилия в областях научных исследований, экологического мониторинга и любых мер, направленных на борьбу с загрязнением конвенционного района. Кроме того, государства-участники согласились координировать национальные морские метеорологические программы и сотрудничать с Организацией Арабских государств в области образования, науки и культуры – ALECSO (англ. – The Arab League Educational Cultural and Scientific Organization) в вопросах обмена технической помощью, информации и документов.

В соответствии с Региональным протоколом по сотрудничеству в борьбе с загрязнением нефтью и другими опасными веществами в чрезвычайных ситуациях 1982 г. (далее – Протокол») участники Конвенции дополнили ее положения применительно к чрезвычайным ситуациям, складывающимся в конвенционном районе[809].

В соответствии со Статьей 1 Протокола, под «морской чрезвычайной ситуацией» следует понимать любой несчастный случай, инцидент или происшествие, приведший к загрязнению или составивший угрозу загрязнения морской среды нефтью или иными вредными веществами в результате столкновения, посадки на мель или других коллизий с судами, включая танкеры, выбросы из скважин и сбросов от иной производственной деятельности.

Согласно Протоколу, Стороны должны сотрудничать при принятии необходимых и эффективных мер по защите от загрязнения береговой линии и связанных с этим интересов. Под «связанными интересами» понимается:

а) морская, береговая, портовая и иная деятельность, включая рыболовство;

б) исторические исследования и туризм;

в) обеспечение здоровья населения прибрежной черты и сохранение морских живых ресурсов и представителей дикой природы;

г) промышленная деятельность, связанная с забором воды, включая дистилляцию и циркуляцию.

В соответствии с Протоколом, стороны Конвенции учредили Центр оказания взаимопомощи в чрезвычайных ситуациях (англ. – Marine Emergency Mutual Aid Centre), целями которого является:

---

[809] В дополнение к описанию конвенционного района, сделанного в Статье 2 Конвенции, пункт 2 Статьи 4 Протокола, применительно к чрезвычайным ситуациям, дополняют его географию внутренними водами Сторон, включая порты, бухты, эстуарии, заливы, бухты и лагуны.

– усиление возможности Сторон по борьбе с загрязнениями морской среды конвенционного района;

– оказание помощи Стороне, запросившей о таковой, для развития национальных средств по борьбе с загрязнением морской среды;

– подготовка периодических докладов Совету о всех чрезвычайных ситуациях на море;

– координация и поддержка информационного обмена, технологического сотрудничества и подготовки персонала.

Среди обязательств государств – участников Протокола:

– сотрудничество в области обмена информацией относительно новых методов и технологий по борьбе с чрезвычайными ситуациями (Статья 6);

– введение в действие национальных правил, обязывающих судовладельцев, лоцманов, пилотов летательных аппаратов, лиц, ответственных за деятельность на морских платформах, и других установках,

– лиц, осуществляющих деятельность на море, докладывать об обнаружении любой чрезвычайной ситуации национальным властям или непосредственно в Центр оказания взаимопомощи в чрезвычайных ситуациях (Статья 7);

– принятие незамедлительных мер по борьбе с загрязнением и информированию участников Протокола о предпринятых мерах (Статья 10).

6.6. Международные соглашения РФ по обеспечению экологической безопасности

Если допустить, что все соглашения, заключенные Советским Союзом с другими государствами на двусторонней основе, являются действующими для России, то по предметному содержанию их можно подразделить на следующие группы.

Во-первых, общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды[810]; во-вторых, соглашение об охране отдельных видов живой природы [811]; в-третьих, соглашения об охране пограничных экосистем (например, о сотрудничестве по охране вод бассейна); в-четвертых, соглашения об использовании Мирового океана[812]; в-пятых, соглашения о сотрудничестве в области использования атомной энергии; в-шестых, 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); в-седьмых, соглашения о сотрудничестве в области совместных научных исследований в различных сферах и по обеспечению рацио-

[810] Такие, как советско-американское Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 23.05.1972 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 21.05.1974 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Франции о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 24.03.1975 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 5.07.1985 г. и др.

[811] Например, Конвенция между Правительством СССР и Правительством США об охране перелетных птиц и среды их обитания от 16 ноября 1976 г. и др.

[812] 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.

нального использования живых ресурсов моря [813]; в-восьмых, соглашения между государствами в области разоружения и ограничения вооружений, которые имеют непосредственное отношение не только к проблемам предотвращения войны, но и охраны окружающей среды[814].

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 в области охраны окружающей среды. Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды»[815] было подписано 15 февраля 1996 г. 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 предотвращение загрязнения водных ресурсов и, в частности, использование технологий снабжения питьевой водой, очистки сточных вод и организации рационального использования водных источников; переработке и устранения отходов управление охраняемыми природными территориями (Статья 2).

Соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций было заключено сторонами 18 октября 1999 г.[816] 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 оценку 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;

– совместную разработку 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

---

[813] Например, Соглашение о сотрудничестве в проведении рыбохозяйственных, океанологических и лимнологических исследований в западной части Тихого океана 1965 г.

[814] 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.

[815] Вступило в силу в день подписания.

[816] Вступило в силу 01.12.2000 г.

ликвидации чрезвычайных ситуаций, согласованную компетентными органами обеих Сторон (Статья 3).

9 октября 1998 г. в Лиссабоне было подписано ***российско-португальское*** межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций[817]. 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 чрезвычайных ситуаций, оказание взаимной помощи при чрезвычайных ситуациях и любую другую деятельность в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (Статья 2).

Российско-Болгарское межправительственное Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды было подписано 28 августа 1998 г.[818]. 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. (Статья 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. (Статья 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.[819] и

[817] Вступило в силу 05.07.1999 г.

[818] Вступило в силу 24.03.1999 г.

[819] Заключено министерствами обороны.

«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.[820].

Указанные выше Соглашения заключены исходя из того, что стороны ответственны 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 Военно-Морского Флота 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 (Статья 1).

Правительство РФ и Правительство Республики Македонии 27 января 1998 г. подписали Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды[821], 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. (Статья 2).

Правительства России и Эстонии применительно к предмету настоящей главы имеют взаимные обязательства по двум Соглашениям. 11 января 1996 г. было подписано Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды[822], в соответствии с которым 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, применению технологий, создающих наименьшую нагрузку на окружающую среду (Статья 2).

20 августа 1997 г. Россия и Эстония заключили Соглашение о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных вод[823] (в соответствии с Конвенцией по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер от 17 марта 1992 г.). 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 (Статья 2).

---

[820] Вступило в силу с даты подписания.

[821] Вступило в силу 09.04.1998 г.

[822] Вступило в силу 19.04.1996 г.

[823] Вступило в силу со дня подписания.

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 подписала Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды 27 мая 1994 г.[824]. Стороны соглашения учитывали естественные географические условия обоих государств, их законы, обычаи и правила, и имели целью стремиться к использованию в течение продолжительного времени разработку 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 (Статья 3).

С правительством Италии российское правительство 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 (Статья 3).

Правительства России и Канады 8 мая 1993 г. заключили Соглашение о сотрудничестве по вопросам окружающей среды [825] 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 токсичны химических веществ; методы мониторинга и оценки состояния окружающей среды; законодательство, нормативы и политика в области охраны окружающей среды и др. (Статья 2).

Правительство Союза ССР и Японии 18 апреля 1991 г. заключили Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды[826]. Стороны взяли на себя обязательства осуществлять сотрудничество в целях выявления, изучения и предотвращения вредных воздействий на окружающую среду в следующих областях:

а) охраны воздушного бассейна от загрязнения,

б) охраны вод от загрязнения,

в) переработки вредных отходов,

г) улучшения окружающей среды в городах,

д) охраны экологических систем и биологического разнообразия,

е) предотвращения глобального потепления,

ж) изучения влияния антропогенных и естественных воздействий на климат Земли,

з) охраны озонового слоя,

---

[824] Вступило в силу с даты подписания.

[825] Вступило в силу со дня его подписания.

[826] Вступило в силу в день его подписания.

и) изучения медицинских, биологических и генетических последствий загрязнения окружающей среды,

к) другие области сотрудничества, имеющие отношение к охране и улучшению окружающей среды, могут согласовываться в дальнейшем (Статья 2).

Правительства США и СССР 23 мая 1972 г. подписали Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды[827], 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;
– охрана морской среды от загрязнения;
– биологические и генетические последствия загрязнения окружающей среды;
– арктических и субарктических экологических систем и др. (Статья 2) [828].

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.

Статья 235 КМП-82 призывает государства 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.

---

[827] Вступило в силу в день его подписания.

[828] В последнее десятилетие своего существования для нормотворческой практики СССР 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.

ГЛАВА 7.
РЫБОЛОВНОЕ ПРАВО

По-видимому, впервые человека в море повлекло не столько желание посмотреть, где оно заканчивается, сколько чувство голода. Начиная с самого начала своей осознанной деятельности на Земле, человечество неутомимо продолжает потреблять все, что может дать ему океан и более или менее пригодно в пищу. Сегодня более чем один миллиард жителей развитых стран зависят от объемов мирового улова как первичного источника протеина. То, что вчера не вылавливалось, как корм более питательных видов, сегодня находит своего потребителя, а там, где вчера не ловили, – сегодня места интенсивного соперничества за улов многочисленных рыболовных флотилий.

Значительный рост туристического бизнеса и строительство многочисленных курортов на морском побережье, смывы с сельскохозяйственных угодий, загрязнения в местах добычи ресурсов с морского дна, сбросы с судов и прочих источников отрицательно влияют на среду обитания живых организмов, а избыточный вылов и возрастающие потребности индустриализации, требующей потребления все больших объемов элементов живой природы морского происхождения, приводит к истощению биологических ресурсов океана.

Нельзя сказать, что человечество спокойно взирает на проблему истощения живых ресурсов мирового океана. Буквально с начала прошлого столетия стали заключаться региональные и универсальные соглашения, направленные на регулирование промысла морских живых организмов. С 1923 г. было подписано более 50 соглашений, касающихся рыбного промысла, а по некоторым подсчетам ныне существует более чем 450 договоров и соглашений глобального и регионального уровней, которые регламентируют различные аспекты рыболовной деятельности.

Энциклопедические источники под ***рыболовством*** понимают деятельность, связанную с извлечением живых организмов из морей или водоемов, пригодных человеку в пищу или к промышленной переработке [829].

Юридическое определение рыболовства весьма существенно отличается от вышеприведенного, поскольку общественные отношения, связанные с добычей и эксплуатацией живых водных ресурсов, намного богаче и разнообразнее, чем процесс извлечения живых объектов из воды. Анализ национальных и международных нормативных источников позволяет сформулировать следующее определение: под ***рыболовством*** понимается ***вылов или промысел (или их попытки) любых живых объектов морской фауны или любая иная деятельность ожидаемым результатом которой является вылов или промысел живых объектов, а также любые иные операции в море по подготовке или непосредственному обеспечению перечисленных выше действий***, включая:

– поиск промысловых запасов;

– размещение любых устройств (в том числе и радиобуев) в морской (водной) среде, позволяющих определять наличие живых организмов;

– любые операции в море, нацеленные на поддержку промысловых усилий;

---

[829] «Рыболовство»:

1. занятие или индустрия ловли рыбы или извлечение иных продуктов из моря или иного водоема;
2. морской промысел;
3. право на деятельность в море (Encyclopedic World Dictionary. L., 1976, p. 603).

– использование летательных аппаратов или космических средств, способствующих поиску и промыслу живых ресурсов.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 сентября 1995 г. № 967 и приказом Государственного комитета РФ по рыболовству от 15 мая 2001 г. № 137 [830] к деятельности, касающейся промышленного рыболовства, отнесено:

1) добыча рыбы, других водных животных и растений в предпринимательских целях, осуществляемая во внутренних водоемах, Азовском и Каспийском морях, внутренних морских водах, территориальном море, на КШ и ИЭЗ РФ, а также в открытых районах Мирового океана и в прибрежных зонах иностранных государств с использованием судов, мощность главного двигателя которых 110 кВт и более;

2) добыча рыбы, других водных животных и растений в предпринимательских целях, осуществляемая во внутренних водоемах, Азовском и Каспийском морях, внутренних морских водах, территориальном море, на КШ и ИЭЗ РФ с использованием судов, мощность главного двигателя которых менее 110 кВт, а также во внутренних водоемах, внутренних морских водах и в территориальном море с использованием стационарных или береговых орудий и способов лова;

3) приемка и транспортировка уловов рыбы, других водных животных и растений, продуктов их переработки, иных грузов на судах, все виды обслуживания в море рыбопромысловых судов, а также буксировка плавучих объектов судами, зарегистрированными в морских рыбных портах;

4) рыбохозяйственные научные исследования (включая изъятие рыбы, других водных животных и растений для исследовательских целей и контрольного лова) с целью оценки запасов и разработки рекомендаций по рациональному использованию водных биоресурсов; разработка нормативов и требований к составу и свойствам воды рыбохозяйственных водоемов.

Применительно к данной книге, под ***рыболовным правом*** понимается ***совокупность норм международного и внутригосударственного права, регулирующих порядок лова водных и морских живых ресурсов, а также определяющих организацию их защиты, сохранения и восполнения.***

Нормы рыболовного права регулируют отношения между субъектами в области поиска, добычи, реализации, управления и сохранения морских (водных) живых ресурсов.

7.1. Основные объекты рыболовного права

Основными объектами регулирования норм рыболовного прав выступают морские (водные) живые ресурсы, на которые осуществляется промысел, промысловые суда, , орудия лова, промысловые районы, организация наблюдения и контроля за промысловой деятельностью и процедуры управления живыми ресурсами.

Под ***рыболовными судами*** понимаются плавающие средства, используемые или могущие быть использованными для коммерческой эксплуатации морских (водных) живых ресурсов. Кроме непосредственно судов, занятых в промысле, к ним относятся плавучие заводы по переработке морепродуктов, суда обеспечения, а также транспортные суда – рефрижераторы. К ***живым ресурсам*** относятся все живые компоненты морской экосистемы, включая птиц и млекопитающих.

Ниже указанные объекты рассматриваются в той мере и объеме, которые соответствуют рамкам и целям настоящей книги.

---

[830] Российская газета, 2001, 7 июля.

7.1.1. Морская фауна

Важнейшим объектом регулирования современного международного права становится земная биосфера, строение и энергетика которой обусловлены деятельностью живых организмов. Биосфера включает в себя не только область приповерхностного сосредоточения современной жизни, но и части других геосфер, в которые проникает живое вещество и которые преобразованы в результате его былой деятельности.[831]

К морской фауне принято относить совокупность животных, населяющих моря и океаны. Их около 160 тыс. видов: около 10 тыс. простейших (фораминиферы, радиолярии, жгутиковые и инфузории), губки (около 5 тыс.), кишечнополостные (около 9 тыс.), многощетинковые и другие черви (более 7 тыс.), плеченогие и мшанки (более 4 тыс.), моллюски (свыше 80 тыс.), ракообразные (свыше 20 тыс.), иглокожие (6 тыс.), оболочники (около 1 тыс.), рыбы (около 16 тыс.) и около 150 видов млекопитающих и пресмыкающихся. Кроме того, некоторые из позвоночных, вернувшихся в морскую среду в процессе эволюции, сохранили связь с сушей, где происходит их размножение (например, морские черепахи). К тому же постоянно связаны с океаном и некоторые птицы – пингвины, альбатросы и др.

Наиболее разнообразна морская фауна тропических мелководий, особенно коралловых рифов, которые служат местом обитания многочисленных моллюсков, крабов, иглокожих, рыб и других. С увеличением глубины морская фауна беднеет; к жизни на максимальных глубинах (свыше 9–10 км) приспособились лишь несколько десятков видов беспозвоночных. Наибольшей биомассой характеризуется морская фауна прибрежных мелководных районов умеренных и холодных вод.

По типам местообитания и образу жизни различают животных, использующих в качестве среды обитание морскую поверхность – ***плейстон;*** организмы, живущие в толще воды (пелагиали) и не связанные с дном (их называют **пелагическими** (плейстон, нектон нейстон, планктон и нектон), и которые обитают на дне, к ним относят ***планктон*** и ***бентон.***

Плейстон формируется особыми сообществами животных, распространенных главным образом в тропическом поясе, плавающих на поверхности моря (парусники, морские уточки, организмы, обитающие среди плавающих водорослей, особенно саргассов), а также в частях приполярных морей, покрытых льдами, где живые организмы (диатомовые водоросли, бокоплавов, молодь рыб и др.) развиваются в основном в нижней поверхности морских льдов.

Нектон (от греч. nektós – плавающий, плывущий) сформирован из активно плавающих пелагических животных, способных противостоять силе течения и перемещаться на значительные расстояния. Основную массу нектона составляют рыбы и головоногие моллюски, гораздо менее многочисленны китообразные, кальмары, ластоногие, водные змеи, черепахи, пингвины. Промежуточное положение между планктоном и нектоном занимает микронектон, представленный животными, способными к ограниченным

---

[831] Живое вещество реально проявляется в виде отдельных (дискретных) живых организмов, различающихся составом, строением, образом жизни и принадлежащих к различным видам. На Земле существует (по разным данным) от 1,2 до 2 млн видов животных и растений. Из них на долю растений приходится примерно $^1/_4$ или $^1/_3$ общего числа видов. Из животных по числу описанных видов первое место занимают насекомые (около 750 000), второе – моллюски (по разным данным, от 40 000 до 100 000), затем идут позвоночные (60 000 – 70 000 видов). См.: Большая советская энциклопедия, т. 9, с. 1414.

активным перемещениям: молодь и мелкие виды рыб и кальмаров, крупные креветки, эвфаузиевые рачки и др.

К представителям морского **зоопланктона** относят: радиолярии и колокольчиковые инфузории, сифонофоры, медузы и гребневики, веслоногие, эвфаузиевые и некоторые др., а также рачки, крылоногие моллюски, сальпы, личинки многих пелагических и донных животных.

Бентон (или бентос – от греч. bénthos – глубина) представляет собой совокупность организмов, обитающих на грунте и в грунте морских и материковых водоемов. По способу обитания на дне различают животных, живущих в грунте и на грунте, подвижных, малоподвижных и неподвижных, внедрившихся частично в грунт или прикрепленных.

Представители этой группы живых организмов населяют, как правило, подводные районы континентального шельфа. Среди донного населения преобладают фораминиферы, губки, гидроиды, морские перья, разнообразные кораллы, многощетинковые черви, морские желуди, бокоплавы, равноногие и десятиногие раки, брюхоногие и двустворчатые моллюски, иглокожие, погонофоры, асцидии и рыбы. Всей этой биомассе присуща вертикальная зональность: в верхних горизонтах преобладают моллюски и ракообразные, в средних – моллюски, полихеты и иглокожие, в более глубоких – полихеты, ракообразные и иглокожие. Среди донной морской фауны различают население литорали, сублиторали (до 200 м), батиали (до 2-3 тыс. м), абиссали (до 6-7 тыс. м) и ультраабиссали, или хадали (7–11 тыс. м).

В верхнем прибрежном горизонте дна (его называют литораль, или сублитораль, и распространяется до глубин в 200 м) масса животных организмов на площади в 1 $м^2$ может достигать многих десятков килограммов (главным образом моллюски). На глубинах до 100–150 м биомасса бентоса может составлять сотни и десятки граммов; на глубине 500–1000 м (этот горизонт называют батиаль и он распространяется до глубин 2–3 тыс. м) она исчисляется граммами, глубже (абиссаль – до 6-7 тыс. м) – долями грамма, на больших глубинах (ультраабиссаль, или хадаль, с глубинами 7–11 тыс. м) – миллиграммами.

Значительную часть живых организмов морского бентоса употребляют в пищу или используют как техническое сырье. Среди животных – моллюски (устрица, мидия и пр.) и ракообразные (крабы, креветки, лангусты и др.). Из 12 млн. центнеров добываемых ежегодно морских беспозвоночных 62% составляют моллюски и 30% – ракообразные. Многие моллюски имеют кормовое значение для рыб и, кроме того, дают перламутр и жемчуг. Среди других животных бентоса важное промысловое значение имеют туалетные губки и благородный коралл[832].

Вертикальная зональность морской фауны, населяющей толщу воды, выражена менее четко вследствие способности многих пелагических животных совершать вертикальные миграции на расстояние до нескольких сотен, а иногда и свыше 1000 м. По распределению пелагических животных обычно различают поверхностную (до 200 м), промежуточную (от 200 до 750–1000 м) и глубоководную зоны. Крупные быстроплавающие животные (киты, ластоногие, многие рыбы, кальмары) способны проплывать многие сотни и тысячи миль и совершают регулярные горизонтальные миграции, большей частью связанные с перемещениями из мест откорма в районы, где происходит размножение, и обратно. Некоторые рыбы большую часть жизни проводят в море, а на период размножения мигрируют в реки (анадромные миграции), другие мигрируют для размножения из рек в море (катадромные миграции).

[832] В 1999 г. в российских водах выловлено 125 тыс. т.

Что же на самом деле скрывается за всеми видами, семействами и т.д., позволяет реально нам судить о богатстве или скудности нашего рыбного рациона. Конечно, из всего многообразия морской фауны промышленный промысел ведется не на всех ее представителей, а лишь на те виды, которые представляют для человека наибольшую ценность.[833] К ним, прежде всего, относятся млекопитающие, а также:

– ***рыбы***: лососевые (горбуша, кета, нерка, чавыча, кижуч); тресковые (треска, минтай, навага); камбаловые (камбала, палтус); окунеобразные; ставриды; сельдевые; макрельщуки (сайра); скумбрии (японская, австралийская и т.д.);

– ***ракообразные***: крабы (камчатский, синий, стригун, равношипый); креветки (северная, углохвостая, гребенчатая, травяная);

– ***промысловые моллюски***: ракушки, трубач;

– ***осьминоги:*** гигантский, песчаный;

– ***кальмары:*** бартрам и тихоокеанский;

– ***иглокожые:*** серый и черный еж, трепанг, кукумария;

– ***зоопланктон***: криль.

Перечислить все потребляемые человеком богатства океана в настоящей книге не представляется возможным и потому ограничимся примером тихоокеанского региона. Итак, среди рыбных богатств региона, прежде всего, следует отметить лососевых.

Самый многочисленный представитель рода тихоокеанских лососей – горбуша (англ. – Pink Salmon; лат. – Oncorhynchus gorbuscha), вылов которой, в сопоставимости с выловом а всех остальных видов лососевых в России составляет около 80%. Обитает в северной части Тихого океана, встречается в Ледовитом океане на запад до Лены и по азиатскому побережью на юг до Корейского полуострова и берегов Хоккайдо и Хондо. По американскому побережью горбуша распространена также широко – от реки Колвилль в Ледовитом океане и до реки Сан-Лоренцо в Калифорнии. Наиболее многочисленна в северной части Японского моря, Охотском море, на Южных Курильских островах, у восточной Камчатки, в юго-восточной части залива Аляска и в Британской Колумбии. Достигает максимальной длины 76 см, массы 5,5 кг.

Горбуша – типичный представитель анадромных рыб и осуществляет ход в реки на нерест летом и осенью (в Приморье – в июне-июле, на Камчатке – в июле–августе, на южных Курилах – в июне-сентябре, на западном Сахалине – в июне–июле, на восточном – июне–августе, в Британской Колумбии – в августе–октябре). Нерестилища располагаются по рекам обычно значительно ближе к морю, чем у кеты и других дальневосточных лососей, в результате миграционный путь к нерестилищам значительно короче. В настоящее время общепризнанно, что горбуша образует ряд стад, связанных определенным комплексом рек (а не отдельными нерестовыми районами, так как инстинкт возврата в родную реку у горбуши наименее развит из-за непродолжительного периода пребывания в реках мальков). Выделяют приморское, хоккайд-

---

[833] В 1970 г. мировой промысел составил более 60 млн т, в том числе свыше 53 млн т – рыбы, свыше 3 млн т – моллюски (устрицы, мидии, гребешки, кальмары и др.), свыше 1,5 млн т – ракообразные (крабы, омары, креветки и др.). Уже в 1972 г. уловы сократились ввиду чрезмерного вылова и истощения запасов некоторых видов. К середине 80-х объемы выловов увеличились, но не достигли 100 млн. т. и к началу 90-х стабилизировались в пределах 80–90 млн. т в год. Несмотря на некоторые признаки того, что мировой улов рыбы находится на стабильной отметке, последние исследования обнаруживают, что на самом деле уже на протяжении более чем 10 лет уловы снижаются (См.: Fishstat 2001; United Nations Population Division 2001 (Watson and Pauly 2001).

ское, амурское, западносахалинское, североохотское, западнокамчатское, восточносахалинское, южнокурильское, южносахалинское, западноберинговоморское, а также американские стада.

Распределение горбуши в морской период жизни, как и лососей других видов, рассматривают деля область распространения ее в океане на три основных района: западный (Курило-Камчатский) – к западу от 170° в.д., центральный (Алеутский) – между 170° в.д. и 165° з.д., восточный – к востоку от 165° з.д. Первые два района служат местом концентрации стад преимущественно азиатского происхождения, третий – американского.

Кета (англ. – Chum salmon; лат. – Oncorhynchus keta) – второй по численности вид дальневосточных лососей и второй по объему вылова вид из семейства лососевых[834]. Распространена очень широко по всей северной части Тихого океана от Калифорнии (32°30' с.ш.) до Кореи и Хонсю (36° с.ш.). По азиатскому побережью встречается от Корейского полуострова на север до устья Лены. Вдоль американского побережья обитает от Сан-Франциско на север до бассейна реки Маккензи (Северный Ледовитый океан). В азиатских водах наиболее многочисленна: в Амуре, на охотском побережье, у западной Камчатки и в Корфо-Карагинском районе. Почти по всей области своего распространения кета представлена двумя формами: летней и осенней, отличающихся качественными параметрами и экологическими особенностями. Осенняя кета имеет большие размеры, массу, плодовитость и обладает более высоким темпом роста. Осенняя форма кеты особенно характерна для юго-западных (река Амур, острова Сахалин и Хоккайдо, залив Петра Великого) и восточных (Британская Колумбия, Аляска) районов ареала.

В период нагула кета широко расселяется по всей северной части Тихого океана и частично в Беринговом море к северу от 40° с.ш. Азиатская кета распространяется на восток в океане до 145° з.д. На Камчатке кета заходит в реки в июле-октябре, на охотском побережье – несколько раньше. Нерест у сахалинской кеты происходит сразу после захода в реки, поскольку нерестилища находятся недалеко от устья. В американских крупных реках Юкон, Фрезер, Колумбия нерестилища располагаются на расстоянии свыше 3000 км от устья.

Преобладающее число азиатских стад кеты нагуливается на больших морских площадях, чем горбуша, нерестящаяся в тех же реках. Это связано с тем, что кета проводит в море не один год и в то же время в море присутствует одновременно несколько ее поколений. Обширное распространение стад повышает обеспеченность пищей различных возрастных группировок и способствует лучшему выживанию поколений в целом. Пути миграции кеты изучены пока недостаточно. Известно, что основная масса кеты, зимующая в Алеутском районе, мигрирует на запад или на северо-запад в направлении юго-восточных берегов Камчатки. Часть рыб вдоль Камчатского побережья идет дальше на север, а другая часть направляется на юг к Курильским проливам. Одновременно к северным Курильским проливам подходят рыбы с юго-востока и районов, расположенных юго-западнее. Через эти проливы, главным образом через Четвертый Курильский пролив, проходят в Охотское море западнокамчатская кета и часть североохотского, восточносахалинского, хоккайдского стад и значительное количество амурской кеты. Южным и Центральным проливами (в основном Фриза и Буссоль) проходят в Охотское море амурская и сахалинская кета, а также значительная часть охотского стада. В Охотском море миграция кеты в северном направлении не ограничена прибрежными водами, а охватывает все пространство открытого моря.

[834] Составляет 10% от вылова всех лососевых в России.

Нерка (англ. – Red salmon; лат. – Oncorhynchus nerka) – третий по объемам вылова вид лососевых[835]. В океане нагуливающаяся нерка распространена очень широко. В азиатских водах распространена от о. Хоккайдо на юге до реки Анадырь на севере. Наиболее многочисленна у берегов западной и восточной Камчатки. Реже встречается на севере Охотского моря и на восточном Сахалине, а в южной части ареала эпизодически. По американскому побережью более многочисленна и по запасам стоит на втором месте, после горбуши. Встречается от Берингова пролива до северной Калифорнии, изредка в арктической Аляске и Канаде до реки Маккензи, на Алеутских и Командорских островах. Промысловое значение имеет от реки Колумбия до залива Бристоль. Нерка, или красная, обитает главным образом в тех реках, в верховьях которых есть озера, где она нерестится. В некоторых реках кроме проходной имеется карликовая жилая форма нерки[836].

Еще боле деликатесный вид лососевых – чавыча (англ. – King salmon; лат. – Oncorhynchus tschawytscha). Запасы данного вида лососевых намного меньше и составляют 1–2% от общего их вылова в России[837]. Чавыча – самый крупный представитель рода дальневосточных лососей. В азиатских водах обитает в реке Анадырь, на Камчатке, Командорских островах, в Амуре и на северном Хоккайдо. Вдоль американского побережья распространена от южной Калифорнии до залива Коцебу, включая Алеутские острова, и в Арктике до реки Коппермайн. Наиболее многочисленна в реках Британской Колумбии, Вашингтона, а также в реке Сакраменто. Начало нереста происходит раньше, чем у других рыб семейства лососей. Для воспроизводства чавыча заходит в крупные реки, по которым поднимается часто на огромные расстояния (до 4 тыс. км).

Семейство тунцовых выделяется в составе скумбриевидных. К тунцовым относится пять родов. Четыре из них объединяют сравнительно некрупных рыб, из которых немногие превышают в длину 1 м. Южный тунец обитает в субтропических водах южного полушария. Наиболее интенсивные районы ловли морские пространства около Новой Зеландии, Тасмании, Южной Африки и Уругвая, а личинки часто встречаются в открытых водах Тихого и Индийского океанов между 20 и 30° ю. ш. Остальные виды мелких тунцов приурочены в своем распространении к тропической зоне. Все они ведут стайный образ жизни в поверхностных слоях.

В прибрежных водах всех теплых морей очень обычен макрелевый тунец. Это самый маленький из тунцов, питающийся планктоном и мелкими рыбками – атеринами, анчоусами и т.п. В Индийском и западной части Тихого океана обитает пятнистый малый тунец. Этот тунец – пелагическая рыба, держится у поверхности и обычно встречается стаями, каждая из которых состоит из 100–5000 особей, близких по длине тела. Атлантический малый тунец встречается у берегов Америки и Африки, а также в Средиземном море. Относительно невелик по размерам и полосатый тунец, или скипджек. Скипджек – рыба поверхностных слоев открытого океана, встречающаяся, однако, и в

---

[835] Объем вылова в России – около 7% от всех лососевых.

[836] Озерную форму нерки называют кокани. Она исторически сформировалась от проходной в изолированных после вулканических процессов озерах и является по происхождению вторичной. Нерест кокани происходит как в речках, ключах впадающих в озера, так и в самих озерах.

[837] В отечественных водах пока большого промыслового значения не имеет (основным районом промысла является река Камчатка). В реке Большой в конце 90-х годах допустимый вылов оценивался в 160 тонн. Запасы чавычи, воспроизводящейся в реках Олюторского района – Апука, Пахача и других в настоящее время подвергаются дополнительному прессу промысла со стороны местного населения в бассейне самих рек и на нерестилищах. В крупных реках северных и центральных районов Западной Камчатки можно добывать без ущерба для воспроизводства около 100 т чавычи. В США и Канаде вылавливается в среднем около 50–60 тыс. т.

прибрежных водах, особенно близ коралловых рифов. Преимущественно в субтропических, реже в умеренно теплых и тропических водах всех океанов, обитает синий, или обыкновенный, тунец, встречающийся в очень широком диапазоне температур – от 5 до 30°С. В восточной части Атлантического океана, например, синий тунец, распространен от Канарских островов на юге до Северного моря и Норвегии, куда он заходит только летом. Этот вид вполне обычен и в Средиземном море, а в некоторые годы в значительном количестве заходит в Черное море. Другие районы обитания этого вида приурочены к атлантическим берегам Америки, Южной Восточной Африки, Австралии, Новой Зеландии, Чили Перу, Калифорнии. В летние месяцы синий тунец нередко попадается в российских дальневосточных водах – у берегов Приморья и Южного Сахалина. Синий тунец – стайная рыба, обитающая в прибрежных водах, хотя и встречающаяся вдали от берегов. Это наиболее крупный из тунцов, превышающий иногда в длину 3 м. и массой до 375 кг.

В теплых и умеренно теплых водах обитает также длинноперый тунец, называемый также альбакором и характеризующийся очень большими грудными плавниками. В отличие от синего тунца, эта рыба обитает преимущественно в открытом океане и редко появляется у берегов. Границы области распространения этого вида во всех океанах проходят в районе сороковых широт, но кое-где (например, в Аляскинском заливе) длинноперый тунец встречается и за пределами этой зоны.

К типичным океаническим рыбам, почти не заходящим в прибрежные воды, относится и большеглазый тунец. Он широко распространен в тропических и субтропических районах всех океанов и повсюду придерживается довольно больших глубин (до 200 м и более). У поверхности живут лишь молодые особи этого вида, образующие довольно плотные стаи. Для тропической океанской пелагиали очень характерен и желтоперый тунец. Молодые особи обычно держатся стаями в прибрежных районах и постоянно обитают у поверхности, тогда как взрослые рыбы живут в открытом океане на глубине до 150 м. В пределах тропической области они попадаются повсюду, но частота их встречаемости в значительной мере определяется кормовыми условиями: районы наибольших скоплений этого вида приурочены к водам с повышенной биологической продуктивностью, изобилующим пищей. Трансокеанских перемещений, подобных отмеченным для синего тунца и альбакора, желтоперый тунец не совершает.

Промысловое значение тунцов очень велико. Эти рыбы относятся к числу наиболее ценных в пищевом отношении и используются главным образом на приготовление консервов и других деликатесных рыбных продуктов. Особенно высоко ценится на мировом рынке мясо альбакора. а также полосатого, синего и желтоперого тунцов. При промысле этих рыб используются различные методы лова, но наибольшее значение в добыче тунцов принадлежит плавным ярусам, кошельковым неводам, дорожкам-троллам и удобному лову.

Треска [838] относится к одному из основных видов промысловых рыб. Это весьма крупная рыба [839] и ареал ее обитания весьма значителен – от Северной, Северо-восточной Атлантики до прибрежных вод всей северной части Тихого океана, от западного побережья Кореи, острова Хонсю и южной Калифорнии на юге до островов Святого Лаврентия на севере. На этой огромной территории треска образует ряд локальных стад, приуроченных к акваториям со специфическими океанологическими и физико-географическими условиями. Этот вид наиболее распространен северной части Японского моря, у Курильских островов, в водах восточной и западной Камчатки, в

[838] К тресковым относятся минтай и навага.

[839] Тихоокеанская треска достигает длины 115 см и массы 18 кг.

Олюторско-Наваринском районе Берингова моря, в заливе Аляска (в западной части) и в водах Британской Колумбии (против Хекаты). Обычно промысловые скопления располагаются на среднем и нижнем шельфе и в верхней части материкового склона. По вертикали распределение трески ограничивается глубиной 500–600 м, но уже глубже 250 – 300 м, она встречается очень редко. В северных районах для размножения треска отходит от берегов на материковый склон, в южных нерестится в мелководной прибрежной зоне. Температурный диапазон обитания трески весьма широкий в связи с чем у нее ярко выражены сезонные миграции.

Треска – активный хищник. Молодые особи длиной до 60 см питаются в основном ракообразными (креветками) и мелкой рыбой: мойвой, песчанкой, молодью сельди и минтая. Треска средних размеров преимущественно питается донными беспозвоночными: краб-стригун, креветка и частично рыба. Крупные особи интенсивно потребляют сельдь, минтай, мойву, кальмара и донных беспозвоночных. Когда в районах нагула в рацион питания входят один-два вида (минтай или креветка), треска образует плотные устойчивые скопления, эффективно облавливаемые тралами. Когда пища трески разнообразна, рыба не образует плотных скоплений и в этом случае доступна только крючковым орудиям лова. В российских водах устойчивые скопления образует у берегов северных Курильских островов, западной и восточной Камчатки и особенно в северной части Берингова моря. Здесь треска откармливается минтаем и креветкой, собираясь в плотные косяки, становясь доступной для тралового промысла. В других районах, где траловый промысел неэффективен, используют ярусный лов.[840]

Минтай [841], начиная с 1973 г. вышел на первое место в мире по объему вылова, опередив треску, сардины и анчоусы. В начале 80-х годов общий вылов минтая достиг 5 млн. т, а 90-е годы стабилизировался на уровне 7 млн. т. в год. За 30 лет, с 1960 г. по 1990 гг., всего было выловлено 130,5 млн. т минтая, в том числе в Беринговом море 50,5 млн. т (38,7%), в Охотском море – 34,6 млн. т (26,5%) и в Японском море – 25,2 млн. т (19,3%)[842]. Уловы особей минимальных и преобладающих размеров зависят от сезонности лова, состояния запасов и урожайности поколений.

Количество видов ***камбаловых***[843], обитающих в тихоокеанском бассейне, уменьшается с юга на север. Так, в Японском море насчитывается до 24, в Беринговом – 10, а в Чукотском – только 4 вида. Помимо климатических условий и гидрологического

---

[840] Вылов трески в довоенные годы достигал в северной части Тихого океана 200–260 тыс. т. В 60-е годы уловы составляли 100–150 тыс. т, из них 70–80% добывалось ярусами и преимущественно в отечественных водах. В настоящее время в российских водах возможен вылов трески в размере 60 тыс. т, в целом в северной части Тихого океана вылов этого вида может быть доведен до 200–250 тыс. т.

[841] Минтай (лат. – Theragra halcogramma (Pallas) относится к семейству тресковых – пелагическая, холодолюбивая рыба. Обитает в водах северной части Тихого океана. По азиатскому побережью распространен в Японском, Охотском и Беринговом морях. Южная граница ареала проходит по широте Вонсана (п-ов Корея) и провинции Ямагути на юго-западном Хонсю. В океанских водах распространяется до Сангарского пролива; по американскому побережью, помимо Берингова моря имеются скопления в заливе Аляска, на юг доходит до залива Монтерей. Является самым многочисленным видом северной части Тихого океана.

[842] http://www.fish-net.ru/biology/pollack1.shtml.

[843] Из всех промысловых районов российских вод в вылове преобладает желтоперая камбала. Запасы камбал в этом районе значительно подорваны интенсивным японским промыслом. Являясь самым многочисленным и одним из наиболее широко распространенных видов на Дальнем Востоке, желтоперая камбала образует мощные скопления у берегов Сахалина (залив Терпения и северная часть Татарского пролива), Камчатки (западное и восточное побережье), в Беринговом море (заливы Олюторский и Бристольский).

режима, на разнообразие видового состава и общую численность камбал большое влияние оказывают величина мелководья (ширина шельфа), характер и особенности течений и грунтов. Наиболее богаты камбалами те районы морей, где материковая отмель значительна, где отсутствуют постоянные сильные течения и дно покрыто мягкими грунтами с преобладанием наиболее мелких фракций[844].

Наибольшую потребительскую ценность среди камбаловых имеет палтус. Тихоокеанский бассейн не столь богат этим видом, как северные моря Атлантики, но тем не менее, здесь выделяется несколько ценных видов: палтус белокорый тихоокеанский (лат. – Hippoglossus stenolepis); палтус черный – синекорый (лат. – Reinchardtins hippoglossoides), считающийся подвидом атлантического и распространенный в Беринговом и Охотском морях; палтус стрелозубый азиатский (лат. – Atheresthes evermani) распространен по всему Беринговому морю, включая Алеутские и Командорские острова и до северной части залива Аляска; палтус стрелозубый американский (лат. – Atheresthes stomias), распространенный в Беринговом море и в незначительном количестве встречается в южной части Чукотского моря.

Порядка 80–90% вылова всех палтусов в России составляет палтус белокорый тихоокеанский. Он распространен во всей северной части Тихого океана от побережья Хоккайдо до Санта-Розы в Калифорнии. Южной границей ареала являются воды юго-восточного побережья острова Хоккайдо. В основном вылавливается у берегов западной Камчатки и охотоморского побережья острова Хоккайдо. Наиболее распространен в тихоокеанских водах Курильских островов, восточной Камчатки, в Беринговом море, заливе Аляска и в водах Британской Колумбии.

Белокорый палтус – одна из наиболее крупных рыб. Палтус обитает на глубинах от 10 до 700 м, преимущественно – от 100 до 700 м. В зимнее время обитает на больших глубинах. Совершает сезонные миграции. Размножается осенью и зимой в зависимости от района: в Беринговом море нерест проходит с октября по март, в заливе Аляска – в декабре–марте, в водах Курильских островов – в декабре–феврале.

Крупный палтус, как правило, успешно уходит от тралов. Существующая практики лова показывает, что большое количество палтуса облавливается тралами до достижения им половой зрелости. На материковом склоне и глубоководной части шельфа восточной Камчатки белокорый палтус встречается как в траловых, так и ярусных уловах[845].

Первыми среди ***ракообразных*** бассейна следует назвать крабов. Наиболее ценными в промысловом отношении являются камчатский краб, более крупный – синий краб, краб-стригун и глубоководный равношипый краб, а также в последнее время волосатый краб. Биологической особенностью в развитии крабов является то, что рост животного происходит не постепенно, а скачкообразно. Постепенному увеличению размеров мешает твердый панцирь и для того, чтобы животное могло увеличиться в размерах, оно должно освобождаться от старого панциря, процесс освобождения от старого панциря называется линькой. В самом раннем возрасте личинка и малек краба линяют очень часто (несколько раз в месяц), в возрасте 6–10 лет крабы линяют уже не чаще одного раза в год, а более старые крабы зачастую линяют один раз в два года. Затвердевание панциря после линьки длится у камчатского краба, синего и равношипого до 10 дней, у стригуна – до 1,5 месяцев. Процесс линьки ведет к сильному уменьшению объема мускулатуры, поэтому в конечностях даже под окрепшим панцирем еще в течение 20–50 суток мясо остается дряблым и водянистым. Во время линьки технологическая ценность крабов

[844] http://www.fish-net.ru/biology/index.shtml.
[845] http://www.fish-net.ru/biology/cod.shtml.

резко ухудшается, вот почему весьма существенное значение имеет соблюдение сроков разрешенного промысла.

Другой представитель ракообразных – креветки. Креветки относятся к отряду десятиногих раков и практически все виды имеют общие черты строения. Они обладают высокими продукционными возможностями и играют существенную роль в структуре водных сообществ и служат источником ценного пищевого белка. В настоящее время основными районами промысла является Японское море (Татарский пролив, залив Петра Великого) и северо-западная часть Берингова моря. Промысел ведется сначала июня до декабря, в зависимости от района.

Брюхоногие моллюски трубачи широко представлены на континентальном шельфе дальневосточных морей, где обитает около 40 их видов, среди них 20 видов могут быть промысловыми. Они обитают на илистых, илисто-песчаных и галечных грунтах, на глубинах от 50 до 350 метров. Значительные скопления трубача имеются между островов всей Курильской гряды. Промысловыми районами в Беринговом море являются Бристольский залив и шельф островов Прибылова. В Японском море моллюски образуют локальные скопления у берегов Приморья. Самое южное из них находится на свале глубин залива Петра Великого. Здесь моллюски образуют скопления на глубинах 150 – 300 м, где уловы на ловушку составляют 3 – 5 кг. Промысловые скопления образуются также в Татарском проливе у западного побережья Сахалина на глубинах 50 – 150 м.

Лов моллюсков осуществляется ловушками. Средний вылов на ловушку по подрайонам за сезон составляет соответственно 5,3 кг, 2,2 кг и 1,2 кг. Наибольший вылов приходится на август.

Меньшее промысловое значение имеют осьминоги. Гигантский осьминог (лат. – Octopus dofleini) является одним из трех подвидов, обитающих в умеренных и субарктических водах от Японии и Корейского полуострова до Калифорнии, включая южную часть острова Сахалин, Курильские острова, Камчатку, Командорские и Алеутские острова. Ареал данного подвида охватывает шельф Корейского полуострова, северного Хонсю, Хоккайдо, южного Сахалина и южных Курильских островов. Песчаный осьминог (лат. – Octopus conispadiceus) распространен от залива Де-Кастри, юго-западного и юго-восточного побережий Сахалина и южных Курильских островов до Корейского пролива и Внутреннего моря Японии. Это важный промысловый вид, промышляемый Японией и Кореей. В отличие от гигантского осьминога, данный вид не имеет четко выраженных сезонных различий в распределении. Так же как и гигантский, песчаный осьминог встречается на грунтах всех типов, однако скопления приурочены к галечным, песчаным и илистым грунтам, на скальных грунтах он встречается значительно реже. Осьминоги облавливаются ловушками на участках шельфа, где отсутствуют естественные убежища.

Кальмары относятся к классу головоногих моллюсков. В Тихом океане зарегистрировано свыше 200 видов кальмаров, однако только 30 из них используется промыслом. Эти виды ведут стайный образ жизни и образуют плотные скопления. В северо-западной части Тихого океана промысел базируется примерно на 14 кальмаров, среди которых преобладают три: обыкновенный тихоокеанский (лат. – Todarodes Pacificus Stetnstrup), командорский (лат. –Gonatus magister) и красный, или фиолетовый (лат. – Ommastrephes bartrami). Из этих видов красный кальмар является наиболее частым объектом дрифтерного и тралового промысла.

Иглокожие являются исключительно морскими животными. Они имеют особую водососудистую систему, с помощью которой передвигаются по дну, дышат и захватывают пищу. Скелет у них наружный или отсутствует. Промысловые виды имеются только в трех классах: голотурии (или морские огурцы), морские ежи и морские звезды.

Основным промысловым представителем **зоопланктона** является криль. Этот рачок похож на мелкую креветку. По данным FAO, криль является перспективным объектом промысла. Его запасы колеблются от 3 до 400 млн. т в год, что превышает в среднем в 4-5 раз весь объем выловленной рыбы в мире. Лов криля осуществлялся у берегов Антарктиды. В последние годы криль ловили Япония, Польша и Украина. Такая тенденция, возможно, сохранится и дальше. Возможно, ресурсы криля будут эксплуатироваться и в других районах.

Обычно промысловые скопления антарктического криля встречаются в верхнем 50 – 100-метровом слое воды; в шельфовой зоне они нередко встречаются на глубинах до 200 – 400 м. Промысловые концентрации располагаются, как правило, на участках поднятия дна, где наблюдаются многочисленные локальные завихрения течений. Основные места нереста – шельф, материковый склон и район островов Баллени. Основным и наиболее перспективным является траловый лов.

Приведенные в настоящем параграфе сведения хотя и не имеют прямого значения для правовой регламентации рыбопромысловой деятельности, однако, как нам представляется, крайне важны для общего представления ресурсосодержащего компонента биоразнообразия Мирового океана.

Как следует из приведенной информации для каждого вида кроме ареала и условий обитания характерным является сезоны, методы и орудия лова, - что и регулируется нормами рыболовного права.

7.1.2. Орудия лова и виды рыболовства

В последние 50 лет орудия промышленного рыболовства из довольно простых устройств превратились в сложные технические конструкции, в некоторых случаях управляемые роботами и компьютерами. К тому же, как зарубежная, так и российская рыболовная техника разрабатывается не только с учетом глубины и характера промысла, но и с учетом типов рыбопромысловых судов ее применяющих. Указанные и прочие обстоятельства позволяют утверждать, что рыболовная индустрия на протяжении многих лет обслуживается многими отраслями научных знаний биологии, ихтиологии, геоморфологии и др. и мы не ставили в настоящем параграфе целью дать детальное научное описание видам, способам рыбного промысла. Вместе с тем, анализ правовых норм, регламентирующих рыболовство, неизбежно предполагает необходимость знания основных понятий и терминов, рожденных рыболовной деятельностью и используемой в текстах международно-правовых документов. Именно под таким углом следует рассматривать ниже приведенную информацию.

Под ***рыболовными орудиями*** принято понимать устройства и приспособления для лова рыбы в морях, реках и других водоемах[846]. Современные сетные рыболовные орудия изготовляются, главным образом, из синтетических материалов. По способу лова различают следующие виды рыболовных орудий:

объячеивающие – сети ставные и плавные;

отцеживающие – тралы пелагические и донные, неводы закидные, бредни, мутники, орудия для добычи мотыля;

стационарные – неводы ставные и орудия лова типа ловушек (мережи, заколы, приколы, катиски, верши, раколовки и т.п.);

---

[846] Такие устройства, как удочки, донки, жерлицы (рогульки, кружки), капканы, спиннинги, сачки и прочие приспособления относятся к орудиям любительского лова, и в настоящей главе регламентация их использования не рассматривается.

крючковые – ярусы (продольники, переметы) донные, придонные, верхоплавные;
рыбоучетные заграждения (перекрытия) различного типа;
всасывающие (рыбонасосы)[847].

Совершенствование конструкции рыболовных орудий основывается на изучении поведения рыб в естественных условиях и при воздействии на них искусственных раздражителей (звук, химические препараты и др.). Выбор вида рыболовного орудия зависит от ситуации лова. Например, плотные скопления рыб облавливают тралами, кошельковыми неводами; при недостаточной плотности целесообразны орудия, с помощью которых создаются и затем облавливаются искусственные скопления.

Основой промышленного рыболовства являются сетные орудия лова. Основной строительный материал таких устройств – сетное полотно. Как правило, правовое регулирование направлено на установление величин двух показателей – размер ячеек и глубина установки.

По способу захвата рыбы сетевые орудия лова подразделяют на три основные группы: объячеивающие, ловушки-лабиринты и отцеживающие.

Объячеивающие сетевые орудия лова (или, иначе, жаберные сети (англ. – gillnet) применяют для облова разреженных скоплений на большой акватории, независимо от глубины, состояния дна и наличия течения.

Жаберная сеть (рис. 7.1.1) может состоять из одной или нескольких секций, образующих вертикальный сетевой заслон косяку рыбы. Сети, как правило, длиной 10–50 метров соединяются последовательно в так называемые порядки, длина которых может достигать нескольких километров. На концах порядка укрепляются якоря и буи. Рыба в движении проникает в ячейку и застревает в ней жабрами. Для повышения уловистости иногда используют двухстенные и трехстенные жаберные сети (англ. – Trammel nets), у которых размер ячеек внешней сети больше, чем у последующих[848]. Подобная конструкция повышает вероятность облова рыбы вне зависимости от ее размера.

В зависимости от объекта лова, сети устанавливают на разных глубинах. Например, для краба – на глубинах до 200 метров, сельди - 10–15 метров.

К отцеживающим сетевым орудиям лова относятся закидные, обкидные и донные неводы, тралы, подхваты и др. Закидной невод перекрывает водоем по всей глубине; обкидной охватывает толщу воды вблизи поверхности, причем для удержания рыбы невод закрывается снизу. Особенность донных неводов состоит в том, что они облавливают лишь ту часть толщи воды, которая примыкает ко дну, где обитают донные и придонные рыбы. Особую роль при лове донным неводом играют тяговые канаты-урезы, сгоняющие рыбу во время тяги невода на путь, по которому движется сеть. Подхваты применяют обычно в сочетании с искусственными источниками света: конусные подхваты для лова кильки, а бортовые подхваты прямоугольной формы для лова сардины, сайры и других рыб.

---

[847] Классификация орудий промышленного рыболовства дана по атласу Орудия добычи рыбы, морского зверя и морских водорослей, применяемые во внутренних водоемах Северного бассейна и в прибрежных водах Баренцева и Белого морей. См. также Фридман А.Л. Теория и проектирование орудий промышленного рыболовства. М., 1969; Войниканис-Мирский В.Н. Технология постройки орудий промышленного рыболовства. М., 1971; Лукашов В.Н., Устройство и эксплуатация орудий промышленного рыболовства. М., 1972.

[848] Размер ячеи – расстояние между центрами двух крайних узлов ячеи, вытянутой вдоль сетного полотна машинной вязки, численно равное двум.

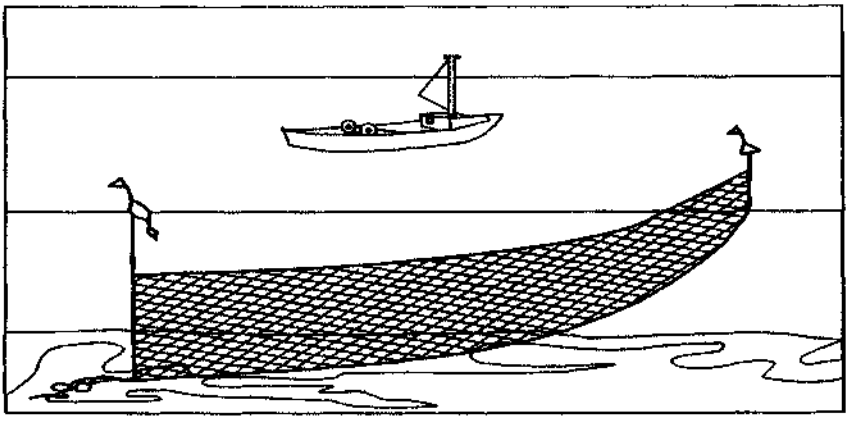


Рис. 7.1.1

Невод – сетное отцеживающее орудие лова рыбы, состоящее из сетного полотна и канатов. Для увеличения прочности сетное полотно по кромкам обвязывают толстой одинарной или двойной ниткой, а иногда обшивают полоской более прочной сети; его внешние кромки крепят к канатам, называемым подборами; вдоль и поперек невода пропускают тонкие канаты, называемые пожилинами. Для поддержания невода в плавающем состоянии верхнюю подбору снабжают поплавками, нижнюю – грузилами, заставляющими невод тонуть.

Принцип работы невода заключается в том, что водный участок охватывается орудием лова, которое затем вытаскивают из воды на судно вместе с находящимся в нем уловом. Иными словами, невод – активное промысловое орудие, при использовании которого облов осуществляется за счет его движения. В любой конструкции невода имеются тяговые канаты – урезы, прикрепляемые к его крыльям. При лове неводом рыба должна двигаться вдоль его крыльев и концентрироваться в специальной части, называемой притоном, она не должна застревать в ячеях или запутываться в сетном полотне. Во избежание этого применяют сетное полотно из толстых ниток. Из притона рыбу выгружают ручным или механизированным способом (например, рыбонасосом).

В морском рыболовстве применяют неводы *закидные* и *обкидные*.

Закидной невод состоит из притона, приводов, крыльев и урезов. Такие неводы бывают равно- и неравнокрылые. Длина равнокрылых колеблется от 100 до 1000 м при высоте в центральной части от 2 до 20 м. Неравнокрылые неводы относятся к наиболее крупным орудиям лова: длина их – от 1000 до 3000 м, высота – от 10 до 30 м.

Обкидные неводы делятся на пелагические (с помощь которых лов осуществляется в толще воды) и донные (выбрасываются в воду с судна и поднимаются на его борт). В свою очередь, пелагические неводы делятся на кошельковые, распорные и кольцевые.

Кошельковый невод представляет собой высокую прямоугольную сеть длиной до 1500 м и высотой до 200 м, которой охватывается косяк рыбы. Верхняя подбора снабжается поплавками, а нижняя загружается металлическими грузилами. К нижней подборе прикреплены на поводцах металлические кольца, через которые продевается трос, служащий для стягивания нижней кромки невода, чтобы рыба не ушла под низ. Наибольшее промысловое применение имеют однокрылые кошельковые неводы, притон которого выполняется в виде прямоугольного участка, сшитого из толстонитного сетного полотна.

Распорные неводы по своему устройству аналогичны закидным и применяются на мелководье.

Кольцевой невод (иначе называемый мутник) представляет собой равнокрылый невод, состоящий из притона, приводов, крыльев и урезов, длина которых в десятки раз превышает длину сетной части по подборам. Этот вид занимает промежуточное положение между распорными и кошельковыми неводами. Он имеет мешкообразный и сравнительно большой притон, длина которого соизмерима с длиной сетной части по подборам (длина мутника по подборам 20–70 м, высота в средней части 2–8 м; длина урезов 2000–3000 м) и стяжные кольца по нижней подборе (в отличие от распорного).

Для облова мигрирующей у морских берегов и в устьях рек рыбы, движущейся в определенное время по определенным путям в силу ее жизненного цикла (например, при нересте), применяются ловушки-лабиринты. Типичная ловушка – *ставной невод*, состоящий из одной или двух камер для накопления и удержания улова; входного устройства, позволяющего рыбе без помех зайти в ловушку и затрудняющего выход из нее; направляющего крыла, вынуждающего рыбу двигаться к ловушке. Крыло имеет форму длинной прямоугольной сети, которая полностью или частично перекрывает толщу воды от дна до поверхности. На мелководьях ставные неводы обычно укрепляют на сваях, а на больших глубинах – на мягком канатном каркасе, который растягивается с помощью системы буев и якорей. Выливка рыбы ведется вручную или с помощью рыбонасоса. Другую группу ловушек образуют вентери, размеры которых значительно меньше, чем ставных неводов.

Принцип действия ставного невода основан на задержке движущейся рыбы преградой и направлении ее в специальное устройство для удержания. Ставной невод состоит из двух основных частей: крыла и ловушки. Крыло предназначено для преграждения пути движения рыбы и направления ее в ловушку. Ловушка – объемная конструкция сложной формы, предназначенная для захвата и удержания рыбы по принципу лабиринта. Крыло ставится перпендикулярно линии берега или под некоторым углом к предполагаемому направлению хода рыбы. Длина крыла выбирается с таким расчетом, чтобы был перекрыт путь основной массе рыбы. Обычно в неводах длина крыла лежит в пределах от 250 до 1000 м. Высота крыла берется в пределах 1,1–1,15 глубины места лова, при этом учитываются особенности рельефа дна места установки. Для удобства установки и обслуживания крыло ставного невода изготавливают отдельными звеньями длиной по 50–100 м. Размеры ловушек и садков зависят, главным образом, от глубины места установки и объекта лова.

По способу установки ставные неводы можно разделить на три типа:

1) прибрежные, у которых крыло и ловушка перекрывают всю толщину воды от поверхности до грунта;

2) полуподвесные, у которых крыло перекрывают всю толщу воды, а ловушка оторвана от грунта (такие неводы делаются с внешними подъемными дорогами);

3) подвесные, у которых крыло и ловушка полностью оторваны от грунта [849].

Выборка улова заключается в переборке ловушек, для чего прорезь ловушки устанавливается с ее внешней стороны сливной части. На борт кладут верхнюю подбору и закрепляют ее. Начинается процесс переборки с подъема боковой стенки ловушки. Затем перебирается днище. Переборка ведется по течению. Вход в ловушку в это время закрыт занавесью. Таким образом, рыба сгоняется и концентрируется в сливной части, после этого начинается процесс выливки рыбы в прорезь либо перевод ее в глухие садки. Для выливки рыбы из невода используют ручной или механизированный

[849] http://www.fish-net.ru/gears/st_n_001.shtml.

каплер. В процессе выливки периодически подсушивают дель садка, пока полностью не вывернут сливной фартук садка. Прорезь после загрузки рыбой буксируется к рыбообрабатывающему судну или на приемную пристань рыбозавода. В рыболовстве ставные неводы применяются на промысле лососевых, мойвы, сельди, терпуга, корюшки и др.

Рыбонасос представляет собой насос для перемещения смеси воды и рыбы, иными словами, для перекачки пойманной рыбы из кошельковых и ставных неводов, тралов на добывающие и транспортные суда. Как правило, рыбонасосы применяются для выливки рыбы из прочих орудий лова и гидравлической транспортировки на рыбообрабатывающих предприятиях.

Рыбонасосы можно классифицировать по применяемому насосному оборудованию:

– центробежные;
– гидропневматические;
– водоструйные.

Для добычи рыбы наиболее применимы центробежные насосы, вместе с тем, гидропневматические не имеют движущихся частей, а потому меньше травмируют рыбу, а если необходима перекачка крупных рыб, то наиболее пригодны водоструйные рыбонасосы. Производительность рыбонасосов достигает 50 т/ч и более при высоте подъема до 7 м (в водорыбной смеси обычно содержится 10–30% рыбы). По сравнению с другими орудиями лова, зона активного действия рыбонасосов очень мала, поэтому они обычно используются в комплексе со светом и электрическим током, при помощи которых искусственно концентрируется рыба[850].

Тралы. Английское слово «trawl», как термин, обозначающий буксируемое судном забортное устройство, в современной морской практике имеет несколько значений. Например, известны тралы гидрографические, используемые для обнаружения подводных препятствий, тралы противоминные, используемые тральщиками военно-морских сил для обнаружения и уничтожения мин.

Если максимально упростить технические нюансы устройства современного рыболовного трала, то его можно описать как конусообразный сетчатый мешок с отверстием, предназначенный для захвата косяка рыбы, который буксируется рыболовными судами при помощи стальных тросов (ваеров). Конечная сетная часть трала, в которой концентрируется улов, называется куток (траловый мешок), а сетная часть, расположенная между крыльями и мешком, называется мотня трала (рис. 7.1.2).

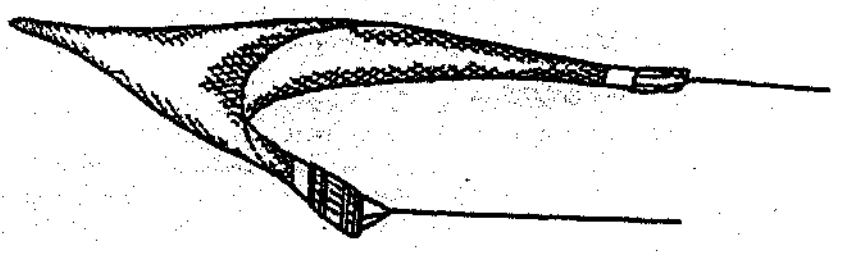


Рис. 7.1.2

[850] http://biology.krc.karelia.ru/misc/bslov/20/20f.htm.

По глубине траления различают тралы донные и разноглубинные[851].

Донные тралы разработаны для осуществления промысла в придонном пространстве. Различают мало открытые тралы (англ. – low opening trawls), в основном используемые для облова представителей ракообразных придонного слоя, и широкооткрытые тралы (англ. – high-opening trawls), используемые для облова в основном пелагических видов, обитающих на глубинах до 200 м.

Среднеглубинные тралы (англ. – Midwater trawls) иначе называют пелагическими (англ. – pelagic trawls) и по своим размерам они обычно крупнее донных. Они сами по себе, а также их буксировочный такелаж сконструированы таким образом, чтобы их можно было использовать на средних глубинах и приповерхностном слое. Передняя часть трала представляет собой крупноячеестую сеть, образующую ковш, сужающийся на конце трала, имеющего в этой части сеть достаточно мелкую (рис. 7.1.3). Косяк рыбы захватывается в ковш и удерживается в хвостовой части трала до его подъема на сейнер.

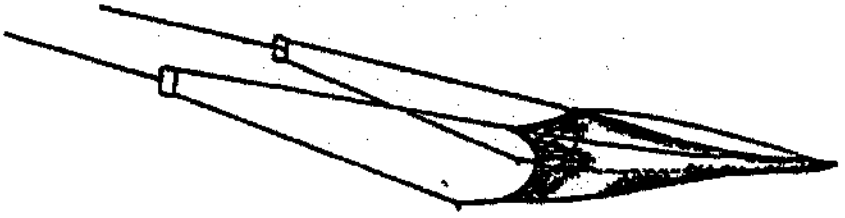


Рис. 7.1.3

Для сбора моллюсков и ракообразных используют драги – устройства, которые протаскиваются по участку морского дна и с помощью ловушек которого захватывают находящиеся на нем объекты. Судно-буксировщик может иметь кормовые или бортовые драги (рис. 7.1.4), которые должны быть изготовлены таким образом, чтобы не только улавливать попадающиеся объекты лова, но и отцеживать песок, камни, поднимаемый со дна ил и т.д.

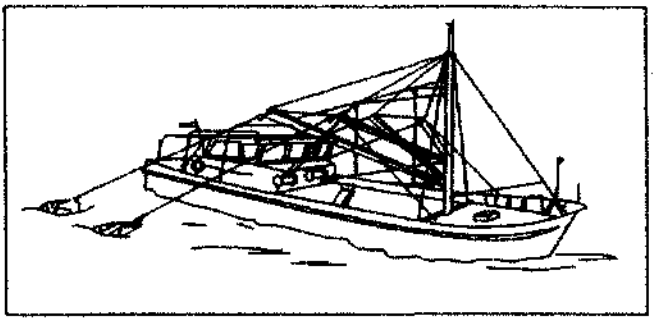


Рис. 7.1.4

[851] Посредством донного и разноглубинного тралов ведется промысел минтая, морского окуня, трески, камбалы, хека, скумбрии, морского карася, сельди, сардины, ставриды и других пород рыб.

Виды лова разнообразны и зависят от объекта лова, геофизических характеристик района лова, типа используемого промыслового судна и иных факторов. В интересах данной книги мы остановимся лишь на двух видах: дрифтерном и ярусном, как наиболее часто упоминаемом в правовых источниках, регулирующих рыбопромысловую деятельность.

Дрифтерный лов является одним из широко распространенных видов лова. В качестве орудий лова используются дрифтерные сети (англ. – driftnets), которые представляют собой объячеивающие орудия лова морского типа – жаберные сети. Связанные между собой (до 100–150 штук) сети образуют дрифтерный порядок. Основой его служит так называемый вожак – канат, который располагается либо ниже, либо выше сетной стены (рис. 7.1.5). В соответствии с этим различают и два типа оснастки дрифтерных сетей: шотландскую и голландскую. Поддержание дрифтерного порядка и его улова обеспечивается буйками и поплавками, прикрепляемыми к верхним подборам сетей.

Промысловый цикл складывается из следующих процессов: выметывания порядка сетей, дрейф и освобождение улова. Будучи выметанными с промысловых судов-дрифтеров, сети дрейфуют в море под действием морских течений, объячеивая встречную рыбу. Пытаясь пройти сквозь сеть и не ощущая сетного полотна как преграды своему движению, рыба натягивает ячею сети на себя до плавников, поэтому не может перемещаться дальше вперед. При попытке отойти назад рыба не может снять с себя ячеи.

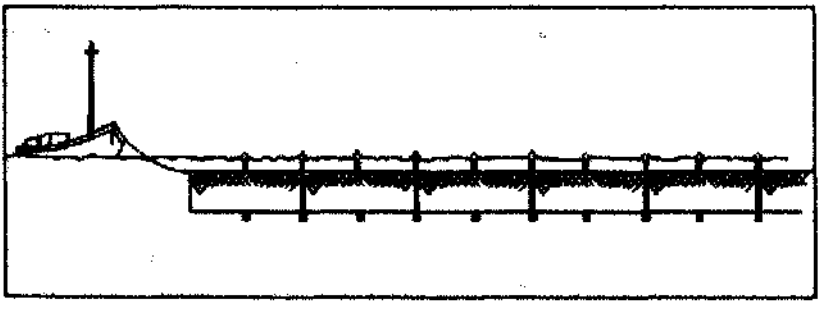


Рис. 7.1.5

Примерно до начала 1950-х протяженность дрифтерных сетей была ограничена весом материала (пеньки или хлопка), из которого они делались. С применением синтетических материалов и новых рыбопромысловых технологий дрифтерные сети могут иметь значительную протяженность – вплоть до 50 км.

Дрифтерные порядки, длина которых достигает 3-4 км и более, одновременно облавливают большой участок, что очень важно в условиях морского и океанического рыболовства. Кроме того, порядки можно опускать на различную глубину в соответствии с горизонтом нахождения рыбы. Порядок находится в воде длительное время, автоматически и непрерывно вылавливая рыбу, причем не только густые косяки, но и разреженную рыбу и даже единичные экземпляры[852]. При длительном нахождении

[852] С помощью дрифтерных орудий лова облавливают виды, обитающие в пелагиали (сельдь, макрель, лососи и др.) и которые, как правило, держатся разряженно. Наиболее развит дрифтерный лов в Северной Атлантике и в Северном море на промысле сельди. В отечественном рыбо-

порядка на удачно выбранном месте улов может быть весьма значителен и, как правило, обеспечивает не только целевой облов, но и второстепенный, что приводит к перелову.

Вместе с тем, несмотря на сравнительно высокую продуктивность этого вида лова, его относят к пассивному виду и оценивают уловистость дрифтерных порядков ниже, чем, например, тралов или кошельковых неводов. Эти и ряд других причин приводят к тому, что дрифтерный лов, несмотря на его большое значение, стремятся заменить более совершенным видом лова, например траловым ловом или ловом на электросвет и т.д.[853]. Кроме того, в виду того, что этот вид ловли, как правило, сопряжен с переловом, многие международные организации, а также ГА ООН призывают к исключению применения в открытом море дрифтерных порядков длиной более 2,5 километров.

Другим весьма эффективным способом лова является **ярусный лов**. Например, плавные тунцеловные ярусы представляют собой гигантские крючковые снасти, устроенные по типу переметов. Ярус состоит из отдельных секций, которые, соединяясь между собой, образуют порядок любой желаемой длины. Обычная длина рабочего яруса составляет 40–75 км, но иногда достигает 100 км и более. Основной несущей частью снасти служит «хребтина», к которой подвязываются поводки с крючками (наживкой служит мороженая рыба или кальмары) и буйрепы с прикрепленными к ним стеклянными поплавками, поддерживающими ярус на нужной глубине. Ярус выметывают в предрассветные часы и после недолгого дрейфа приступают к выборке [854].

Этот тип промысла использует, главным образом, для вылова рассредоточенной концентрации крупных тунцов, живущих в подповерхностных слоях воды – желтоперого, большеглазого, альбакора, а также марлинов и меч-рыб. Когда промысловое судно приблизится к замеченному косяку, рыбаки начинают выбрасывать в море живую приманку – например, анчоусов, которых содержат в проточных живорыбных цистернах. Тунцы набрасываются на приманку, жадно поедая ее и в это время хватают и подкинутые им крючки.

В лучших промысловых районах улов может достигать 25 рыб (общей массой более 1 т), однако, даже поимка 3–6 тунцов (150–350 кг) на 100 крючков считается вполне достаточной для ведения рыболовства. Поэтому ярусный промысел проводится практически на всей акватории тропической зоны, хотя в основном тяготеет, естественно, к ее максимально продуктивным районам.

Рис. 7.1.6

ловстве дрифтерный лов также применяется для лова сельди в Баренцевом море и других районах Севера и в морях Дальнего Востока для лова лососевых и скумбрии.

[853] Войниканис-Мирский В.Н. Техника промышленного рыболовства и промысел морского зверя. М.: Пищепромиздат, 1961.

[854] См. рис. 7.1.6.

7.2. Основные источники рыболовного права и правовая регламентация промысловой деятельности

Среди одного из первых договорных источников рыболовного права следует назвать Конвенцию о консервации вылова палтуса (англ.- Convention for the Preservation of the Halibut Fishery), подписанную между Великобританией и США в 1923 г. Данная Конвенция в настоящее время силы не имеет и заменена Конвенцией о консервации вылова палтуса в Северной части Тихого океана и Беринговом море 1959 г. Принятая также, одной из первых, в феврале 1949 г. Международная конвенция о рыболовстве в северо-западной Атлантике (англ. - International Convention for the Northwest Atlantic Fisheries) тоже заменена на Конвенцию о будущем многонациональном сотрудничестве по рыболовству в северо-западной Атлантике 1978 г.[855]

По-видимому, первый вопрос, который возникает при попытке анализа источников, формирующих, по мнению автора, вполне сложившуюся правовую отрасль, называемую «рыболовным правом», – это вопрос методики оценки этих источников. В самом деле, можно выделить как минимум три критерия, по которым можно осуществить оценку указанных источников:

– по видам объектов живых ресурсов, подвергающихся регламентации;

– по регулированию использования тех или иных орудий лова;

– по региональности применения правовых норм.

Нормативный массив, регламентирующий промысловую деятельность, может быть разделен на две группы: договоры, принятые до 1958 г., и так или иначе утверждающие свободу рыболовства, и после принятия Конвенции ООН 1982 г., когда заключаемые договоры во главу угла ставят проблему исключения избыточного лова и сохранения живых ресурсов.

Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне (англ. –Convention on the Territorial sea and Contiguous zone) была подписана в Женеве в апреле 1958 г. и вступила в силу в сентябре 1964 г. К ноябрю 1998 г. 51 государство ратифицировало Конвенцию и, несмотря на вступление в силу Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., для государств, не подписавших последнюю, Конвенция 1958 г. продолжает иметь законную силу.

Конвенция о континентальном шельфе подписана в Женеве в 1958 г. (англ. – Convention on the Continental Shelf) и вступила в силу в июне 1964 г. На ноябрь 1998 г. ее ратифицировало 57 государств. Ее значение для рыболовства заключалось в том, что она регламентировала деятельность на определенной части морского дна, где обитают отдельные виды морской фауны.

Конвенция об открытом море (англ. – **Convention on the High seas**) была также подписана в Женеве в 1958 г. Установив режим открытого моря, она определила одну из его составляющих как свободу рыболовства в открытом море, которая распространяется на все пространства, за исключением территориальных и внутренних вод прибрежных государств (Статья 1). Принятая в том же году **Конвенция о рыболовстве и консерва-**

---

[855] Часть, позднее принятых норм, регламентирующих рыболовство, прекратили свое действие (например, Соглашение о мерах по защите запасов глубоководных креветок (Pandalus borealis), европейских лобстеров (Homarus vulgaris), норвежских лобстеров (Nephrops norvegicus) и крабов (Cancer pagurus) 1952 г., другие были изменены принятием специальных протоколов (например, в 1978 г. был принят Токийский протокол, дополнивший Международную конвенцию о рыболовстве в пространствах открытого моря Северной части Тихого океана 1952 г. и изменивший пространственные пределы конвенционного района).

ции живых ресурсов открытого моря (англ. – Convention on Fishing and Conservation of the Living resources of the High seas) вступила в силу 20 марта 1966 г. Конвенция была разработана с целью сохранения и рационального использования живых ресурсов открытого моря, однако, даже вступив в силу, никогда не была ратифицирована основными «рыболовными державами». Конвенции присущи три основные черты:

(1) несколько расширенная форма доктрины о свободе рыболовства;

(2) признание особых интересов прибрежных государств;

(3) основная обязанность сохранять живые ресурсы открытого моря.

Принцип свободы рыболовства был закреплен в Статье 1 Конвенции, однако это явно противоречило закреплением «особых интересов» прибрежных государств в сохранении живых ресурсов в некоторых районах открытого моря, смежных с их территориальными водами. Статья 7 Конвенции давала прибрежным государствам право проводить односторонние мероприятия по защите их интересов в этих зонах, когда для этого имеются следующие условия:

переговоры с другими государствами не приводят к соглашению в течение 6 месяцев;

существует срочная надобность в защитных мероприятиях;

предложенные мероприятия основываются на соответствующих научных изысканиях;

мероприятия не дискриминируют права иностранных рыбаков.

Конвенция признавала за государствами обязанность охранять живые ресурсы открытого моря и обязывала предпринимать меры, которые бы позволяли достичь «как оптимального, устойчивого улова, так и обеспечение максимального запаса пищи». Если рыбные ресурсы эксплуатируются только одним государством, то оно было обязано обеспечить охрану данных ресурсов. Однако там, где в добыче основных видов участвует более одного государства, то каждое из них обязуется вступить в соглашение с другими.

Раздел КМП-82, посвященный сохранению живых ресурсов открытого моря и управление ими, фиксирует право промысла рыбы в открытом море, указывая на то, что все государства имеют право на то, чтобы их граждане занимались рыболовством в открытом море при условии соблюдения:

а) их договорных обязательств;

б) прав и обязанностей, а также интересов прибрежных государств, предусмотренных КМП-82 (Статья 116).

Основная обязанность государств по Конвенции 1958 г. – принимать меры по сотрудничеству с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, какие окажутся необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря. Кроме того, государства, граждане которых ведут промысел разных живых ресурсов в одном и том же районе или одних и тех же живых ресурсов, должны были вступать в переговоры в целях принятия мер, необходимых для сохранения этих живых ресурсов, включающие создание для этой цели субрегиональных или региональных организаций по рыболовству (Статьи 117, 118).

При определении размера допустимого улова и установлении других мер по сохранению живых ресурсов открытого моря государства принимают:

а) на основе имеющихся у них наиболее достоверных научных данных меры с целью поддержания или восстановления популяций вылавливаемых видов на уровнях, при которых может быть обеспечен максимальный устойчивый вылов, определяемый с учетом соответствующих экологических и экономических факторов, включая особые потребности развивающихся государств, и с учетом методов ведения рыбного про-

мысла, взаимозависимости запасов, а также любых общерекомендованных международных минимальных стандартов, будь то субрегиональные, региональные или всемирные;

б) во внимание воздействие на виды, ассоциированные с вылавливаемыми видами или зависимые от них, в целях поддержания или восстановления популяций таких ассоциированных или зависимых видов выше уровней, при которых их воспроизводство может быть подвергнуто серьезной опасности.

Передача имеющейся научной информации, статистических данных об уловах и промысловом усилии и других данных, относящихся к сохранению рыбных запасов, и обмен ими осуществляются на регулярной основе через компетентные международные организации, будь то субрегиональные, региональные или всемирные, в зависимости от обстоятельств, и с участием всех заинтересованных государств, которые обеспечивают, чтобы меры по сохранению и их осуществление не были ни по форме, ни по существу дискриминационными в отношении рыбаков любого государства (Статья 119).

Как известно, Конвенция ООН по морскому праву не содержит раздел или главу, специально посвященные рыболовству. Однако, КМП-82 содержит положения, применимые к классификации некоторых видов живых ресурсов, и общие обязанности государств по сотрудничеству в области их сохранения. КМП-82 живые объекты морской среды подразделяет на далеко мигрирующие виды (Статья 64); морские млекопитающие (Статья 65); анадромные виды (Статья 66) [856]; катадромные (Статья 67) [857] и сидячие виды (Статья 68) [858].

Сохранение живых ресурсов (Статья 61)
Использование живых ресурсов (Статья 62)
Далеко мигрирующие виды (Статья 64)
Морские млекопитающие (Статья 65)
Анадромные виды (Статья 66)
Катадромные виды (Статья 67)
Сидячие виды (Статья 68)
Обеспечение выполнения законов и правил прибрежного государства (Статья 73)

К далеко мигрирующим видам КМП-82 относит практически все семейство тунцовых (длинноперый, обыкновенный, большеглазый, полосатый, желтоперый, черноперый, малый, южный обыкновенный, макрелевый); Морских лещей (семейство Bramidae); марлин, рыбу-парусник, меч-рыбу, сайру, корифену, океанскую акулу, а также китообразных: китов и дельфинов.

При осуществлении промысла далеко мигрирующих видов в исключительной экономической зоне прибрежного государства и за ее пределами прибрежные и другие государства, граждане которых ведут промысел, сотрудничают прямо или через соответствующие международные организации для обеспечения сохранения и содействия оптимальному использованию указанных видов.

---

[856] Анадромными являются рыбы, осуществляющие миграцию для икрометания из морей в реки (Anadromous - going from the sea up a river or into coastal waters to spawn. Encyclopedic World Dictionary. L. 1976 – p. 87.).

[857] Катадромными являются рыбы, осуществляющие миграцию для икрометания из рек в моря (Catadromous – going down a river of the sea to spawn. Encyclopedic World Dictionary. L. 1976 – p.269).

[858] Организмы, которые в период возможности их промысела либо находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним, либо не способны передвигаться иначе как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами [Статья 77 (4)].

Применительно к анадромным видам государства, в реках которых образуются их запасы, несут за них первоочередную ответственность и обеспечивают их сохранение путем принятия соответствующих мер по регулированию рыбного промысла во всех водах к берегу от внешних границ своей исключительной экономической зоны. Указанные меры могут распространяться и на рыбный промысел, ведущийся другими государствами с учетом района и методов ведения промысла.

Промысел запасов анадромных видов ведется только в водах к берегу от внешних границ исключительных экономических зон, кроме случаев, когда это положение может привести к нарушениям в экономике какого-либо государства, иного чем государство происхождения. В отношении такого рыбного промысла за пределами внешних границ исключительных экономических зон заинтересованные государства проводят консультации с целью достижения соглашения о порядке и условиях такого рыбного промысла с должным учетом требований, касающихся сохранения этих видов и потребностей в них государства происхождения.

Государство происхождения может после консультаций с другими государствами, ведущими промысел этих запасов, устанавливать общий объем допустимых уловов в отношении запасов, образующихся в его реках. Кроме того, в силу положений Статьи 66 КМП-82 государства происхождения сотрудничает с другими государствами, ведущими промысел:

– в сведении к минимуму нарушений в экономике таких (других) государств;

– в сохранении анадромных запасов и в управлении ими в случае, когда такие запасы мигрируют в воды или через воды к берегу от внешних границ исключительной экономической зоны какого-либо государства иного, чем государство происхождения.

Обеспечение выполнения правил, касающихся запасов анадромных видов, за пределами исключительной экономической зоны осуществляется на основе соглашения между государством происхождения и другими заинтересованными государствами. Последние во всех случаях должны участвовать на основе соглашения с государством происхождения в осуществлении мер по возобновлению запасов анадромных видов, в особенности путем участия в расходах на эти цели, пользуются особым вниманием со стороны государства происхождения в отношении промысла запасов, образующихся в его реках.

Ответственность за управление запасами катадромных видов несет прибрежное государство, в водах которого (включающих пространства исключительных экономических зон) они проводят большую часть своего жизненного цикла.

В случае, когда запасы катадромных видов мигрируют через исключительную экономическую зону другого государства, независимо от того, молодь это или половозрелая рыба, управление такими запасами, включая их промысел, должно регулироваться соглашением между заинтересованными государствами. Такое соглашение должно обеспечивать поддержание и рациональное управление этими запасами.

Международные конвенции, договоры и соглашения

- Международная конвенция по регулированию китобойного промысла от 2 декабря 1946 г. (МКК)
- Приложение к Международной конвенции по регулированию китобойного промысла от 2 декабря 1946 г. с поправками XLIX Сессии МКК
- Соглашение о сотрудничестве в области морского рыболовства (Варшава, 1962 г.)
- Конвенция о международном Совете по исследованию моря от 12 сентября 1964 г. (ИКЕС)
- Международная конвенция о сохранении атлантических тунцов от 14 мая 1966 г. (ИККАТ)
- Конвенция о сохранении тюленей Антарктики (1972 г.)
- Конвенция о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах от 13 сентября 1973 г. (с поправками от 1978 и 1983 гг.) (ИБСФК)

- Конвенция о будущем многостороннем сотрудничестве в области рыболовства в северо-западной части Атлантического океана от 21 октября 1977 г. (НАФО)
- Конвенция о рыболовстве в северо-восточной части Атлантического океана от 18 ноября 1980 г. (НЕАФК)
- Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики от 26 мая 1981 г. (АНТКОМ)
- Конвенция о сохранении лосося в северной части Атлантического океана от 2 марта 1982 г. (НАСКО)
- Конвенция об Организации по морским наукам в северной части Тихого океана от 12 декабря 1990 г. (ПИКЕС)
- Конвенция о биологическом разнообразии (Рио-де-Жанейро, 1992 г.)
- Конвенция о сохранении запасов анадромных видов в северной части Тихого океана от 11 февраля 1993 г. (НПАФК)
- Конвенция о сохранении ресурсов минтая и управлении ими в центральной части Берингова моря от 16 июня 1994 г.
- Соглашение об осуществлении положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г., которые касаются сохранения трансграничных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, от 4 декабря 1995 г.
- Рамочное соглашение о консервации живых ресурсов открытого моря в южной части Тихого океана 2000 г. («Галапагосское соглашение»)
- Конвенция о консервации и управлению рыбных ресурсов в юго-восточной части Атлантического океана 2001 г.

Далеко мигрирующие виды. Прибрежное государство и другие государства, граждане которых ведут в данном районе промысел далеко мигрирующих видов, сотрудничают прямо или через соответствующие международные организации в целях обеспечения сохранения таких видов и содействия их оптимальному использованию во всем этом районе, как в исключительной экономической зоне, так и за ее пределами. В районах, для которых не существует соответствующей международной организации, прибрежные государства и другие государства, граждане которых ведут промысел этих видов в данном районе, сотрудничают в целях создания такой организации и участвуют в ее работе.

Прибрежные государства должны сотрудничать с целью охраны запасов морских млекопитающих, а в отношении китообразных осуществляют, в частности, деятельность через надлежащие международные организации с целью их охраны, управления их запасами и изучения.

Анадромные виды. Государства, в реках которых образуются запасы анадромных видов, в первую очередь заинтересованы в таких запасах и несут за них первоочередную ответственность. Государства происхождения анадромных видов обеспечивает их сохранение путем принятия соответствующих мер по регулированию рыбного промысла во всех водах к берегу от внешних границ своей исключительной экономической зоны.

Промысел запасов анадромных видов ведется только в водах к берегу от внешних границ исключительных экономических зон, кроме тех случаев, когда это положение может привести к нарушениям в экономике какого-либо государства, иного, чем государство происхождения.

Государство происхождения сотрудничает в сведении к минимуму нарушений в экономике таких других государств, ведущих промысел этих запасов, принимая во внимание обычный улов и метод ведения промысла таких государств и все районы, в которых ведется промысел. Обеспечение выполнения правил, касающихся запасов анадромных видов, за пределами исключительной экономической зоны осуществляется на основе соглашений между государством происхождения в сохранении таких запасов и в управлении ими

В случае, когда запасы анадромных видов мигрируют в воды или через воды к берегу от внешних границ исключительных экономических зон какого-либо государства иного, чем государство происхождения, такое государство должно сотрудничать с государством происхождения в сохранении таких запасов и в управлении ими.

Государство происхождения запасов анадромных видов и другие государства, ведущие промысел этих запасов, должны стремиться к достижению договоренности в целях осуществления положений КМП-82, в том числе и через посредство региональных организаций [14, Статья 66].

Катадромные виды. Прибрежное государство, в водах которого запасы катадромных видов проводят большую часть своего жизненного цикла, несет ответственность за управление этими запасами и обеспечивает мигрирующей рыбе доступ в эти воды и выход из них. Промысел запасов катадромных видов ведется только в водах к берегу от внешних границ исключительных экономических зон. Когда промысел ведется в исключительных экономических зонах, он попадает под действие Статьи и других положений настоящей Конвенции, касающихся рыболовства в этих зонах.

В случае, когда запасы катадромных видов мигрируют через исключительную экономическую зону государства, независимо от того, молодь это или половозрелая рыба, управление такими запасами, включая их промысел, должно регулироваться соглашением между прибрежным государством и другим заинтересованным государством [14, Статья 67].

Государства, не имеющие выхода к морю, имеют право участвовать на справедливой основе в эксплуатации соответствующей части остатка допустимого улова живых ресурсов в исключительных экономических зонах прибрежных государств того же субрегиона или региона. Условия и порядок такого участия устанавливается заинтересованными государствами посредством двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений с учетом:

а) необходимости избегать пагубных последствий для рыболовецких общин или для рыбной промышленности прибрежного государства;

б) степени, в какой государство, не имеющее выхода к морю, в соответствии с положением настоящей Статьи участвует, или имеет право участвовать на основе существующих двусторонних, субрегиональных или региональных соглашений в эксплуатации живых ресурсов в исключительных экономических зонах других прибрежных государств;

в) степени, в какой государства, не имеющие выхода к морю, государства, находящиеся в географически неблагоприятном положении, участвуют в эксплуатации живых ресурсов в исключительных экономических зонах другого прибрежного государства, и вытекающей отсюда необходимости избегать особого обременения любого отдельного прибрежного государства или его части;

г) потребностей в продуктах питания населения соответствующих государств.

Если промысловые возможности прибрежного государства достигают такой степени, что позволяют ему выловить весь допустимый улов живых ресурсов его исключительной экономической зоны, то это прибрежное государство и другие заинтересованные государства сотрудничают на двусторонней, субрегиональной или региональной основе в установлении справедливых договоренностей, дающих возможность участвовать в эксплуатации живых ресурсов не имеющим выхода к морю развивающимся государствам этого субрегиона или региона.

Не имеющие выхода к морю развитые государства имеют право участвовать в эксплуатации живых ресурсов лишь в исключительных экономических зонах развитых прибрежных государств того же субрегиона или региона с учетом степени, в какой

прибрежное государство, предоставляя доступ другим государствам к живым ресурсам своей исключительной экономической зоны учло необходимость свести к минимуму пагубные последствия для рыболовецких общин и нарушения в экономике государств, граждане которых обычно ведут рыбный промысел в данной зоне.

Вышеизложенные положения не выполняются относительно государств, экономика которых главным образом зависит от эксплуатации живых ресурсов исключительных экономических зон. Данные права должны быть переданы третьим странам или их гражданам для лицензирования, сдачи в аренду, учреждения совместных предприятий или других организаций взаимодействия, действия которых будут согласованы заинтересованными странами.

Обеспечение выполнения законов и правил прибрежного государства

Прибрежное государство в осуществлении своих суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управлении ими в исключительной экономической зоне может осуществлять досмотр, инспекцию, арест и судебное разбирательство, которые могут быть необходимы для обеспечения соблюдения законов и правил, принятых им в соответствии с КМП-82. Арестованное судно и его экипаж освобождаются незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения. Санкции, налагаемые прибрежным государством за нарушение законов и правил рыболовства в исключительной экономической зоне, не могут включать тюремное заключение [859] или любую другую форму личного наказания. В случае ареста или задержания иностранного судно прибрежное государство незамедлительно уведомляет государство флага через соответствующие каналы о принятых мерах и о любом последовавшем наказании [14, Статья 73].

При определении размера допустимого лова и установлении других мер по сохранению живых ресурсов открытого моря государства:

а) принимают на основе имеющихся у них наиболее достоверных научных данных меры с целью поддержания или восстановления популяций вылавливаемых видов на уровнях, при которых может быть обеспечен максимальный, устойчивый улов;

б) принимают во внимание воздействия на виды, ассоциированные с вылавливаемыми видами или зависимые от них, в целях поддержания или восстановления популяций таких ассоциированных или зависимых видов выше уровней, при которых их воспроизводство может быть подвергнуто серьезной опасности [860].

4 декабря 1995 г. было подписано Соглашение об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими [861].

Соглашение включает в себя четыре части: общие принципы; меры для укрепления регионального и субрегионального сотрудничества; меры для контроля, наблюдения и применения; и урегулирование споров.

В соответствии с Соглашением для достижения результатов в сохранении и управлении далеко мигрирующими видами, прибрежные государства и государства,

---

[859] При отсутствии соглашения заинтересованных государств об обратном.

[860] Передача имеющейся научной информации, статистических данных об уловах и промысловом усилии и других данных, относящихся к сохранению рыбных запасов, и обмен ими осуществляется на регулярной основе через компетентные международные организации, будь то субрегиональные, региональные или всемирные, в зависимости от обстоятельств, и с участием всех заинтересованных государств [14, Статья 119].

[861] Далее – Соглашение о рыбных ресурсах 1995 г

ведущие рыбный промысел в открытом море, должны сотрудничать, а именно:

а) принимать меры, чтобы гарантировать долгосрочную поддержку принятых мер по сохранению далеко мигрирующих видов;

б) гарантировать, что такие меры основаны на результатах научных исследований, разработанных для поддержания и восстановления рыбных запасов;

в) оценивать влияния рыбного промысла, других действий человека и факторов окружающей среды на целевые рыбные запасы и виды, принадлежащие той же экосистеме, зависящие или связанные с этими целевыми запасами;

г) принимать, где это необходимо, меры по сохранению и управлению видами, принадлежащими к той же экосистеме, зависящими или связанными с целевыми рыбными запасами;

д) свести до минимума загрязнение, ловлю запрещенными методами и орудиями лова, ловлю нецелевых видов;

е) защищать разнообразие биологических видов морской среды;

ж) принимать меры по предотвращению или пресечению избыточного лова и ограничению рыболовных возможностей и гарантировать, что размер уловов не превысит уровня возможного использования рыбных запасов;

з) принимать во внимание интересы рыбаков относительно их ремесла и пропитания;

и) своевременно собирать и совместно использовать точные данные относительно действий рыбаков, позиций судов, лова целевых и нецелевых разновидностей, результатов рыбного промысла, как изложено в Приложении I, также как информации о национальных и международных исследовательских программах;

к) способствовать и проводить научные исследования и развивать соответствующие технологии в поддержку сохранения и управления рыбными ресурсами;

л) осуществлять меры по сохранению и управлению рыбными ресурсами через эффективный контроль, управление и наблюдение.

Соглашение о рыбных ресурсах 1995 г. содержит положения, применимые для географически двух основных ситуаций: между государствами с противолежащими и смежными побережьями (Статья 15) и пространствами открытого моря, которые окружены районами, находящимися под юрисдикцией отдельного государства.

Указанное Соглашение применяется вне областей действия национальной юрисдикции[862], однако, в области сохранения живых ресурсов нормы национального права не должны противоречить, положениям КМП-82 и нормам Соглашения о рыбных ресурсах 1995 г.

Основным международным органом, осуществляющим координацию межгосударственных усилий в области развития мирового рыболовства является Продовольственная и сельскохозяйственная организация ООН (англ. -Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)).[863]

В отношении рыболовного права сложно выделить один обобщающий критерий для оценки всего применимого нормативного массива. Вместе с тем, анализ источников рыболовного права позволяет выделить нормы, имеющие универсальный характер и распространяющиеся на все пространства Мирового океана, равно так и нормы, распространение которых ограничено рамками конкретного географического региона; при-

[862] За исключением Статей 6 и 7, которые применяются и в пределах действия национальной юрисдикции.

[863] Органы по рыболовству, входящие в структуру FAO, перечислены в Приложении 4. Схематично их конвенционные районы показаны на рис. 7.1.7 (см.: сайт FAO: http://www.fao.org/fi/body/rfb/Big_RFB_map.htm.

меняющиеся только к определенным видам биологических ресурсов, или устанавливающие, на основе двусторонних или многосторонних соглашений [864], ограничения на виды и объемы вылова, или применение орудий лова.

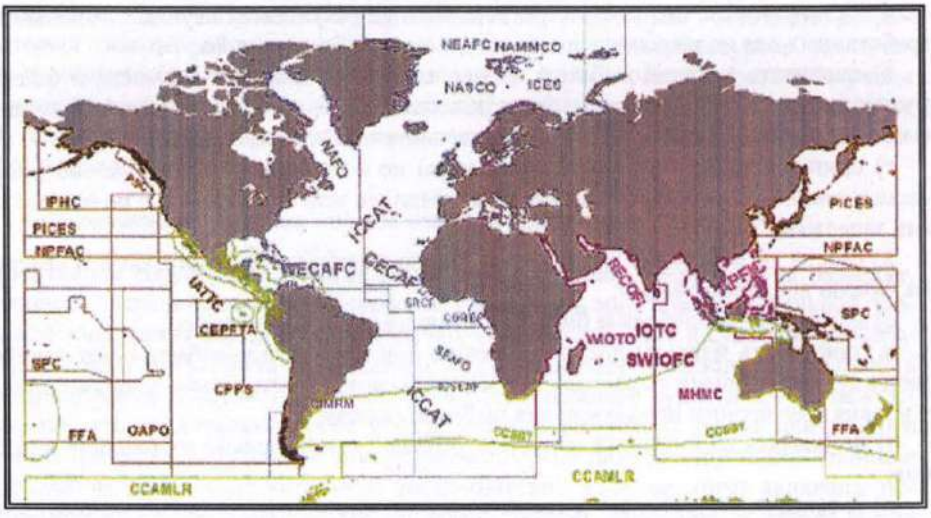


Рис. 7.1.7

В интересах данной книги автором избран критерий географического обобщения применения действующих правовых норм, что нашло отражение в структуре последующих параграфов настоящей главы.

7.2.1. Атлантический регион

В Атлантическом регионе действует не менее 15 международных организаций, управляющих живыми ресурсами и контролирующих соблюдение государствами соответствующих соглашений.

По-видимому, анализ норм соглашений атлантического региона следует начать с **Конвенции по регулированию размера ячеек рыболовных сетей и размеров рыбы** (англ. – Convention for the Regulation of the Meshes of Fishing nets and the size limits of fish), подписанной Лондоне в апреле1946 г. и вступившей в силу ровно через семь лет, в 1953 г. Конвенционным районом признаются водные пространства Атлантического и Арктического океанов и прилегающих морей к северу от 48° с.ш. и между 42° з.д. и 32° в.д., за исключением пространств Бельтов и Балтийского моря (Статья 1).

Положения Конвенции с учетом определений, сделанных в Статье 13(1), распространяются на все суда государств-участников вне зависимости от того, осуществляют они рыболовную деятельность в водах своей юрисдикции или в конвенционном районе (Статья 4).

Принципиальным положением Конвенции является запрет на использование трала, невода или иной рыболовной сети, буксируемых в придонном или приповерхност-

[864] Двустороннее сотрудничество осуществляется, как правило, государствами, имеющими пограничные рыбопромысловые акватории. Некоторые соглашения, заключенные между СССР (Россией) и иностранными государствами по вопросам рыболовства, показаны в Приложении 3.

ном пространстве, размеры ячеек сети которых менее размеров, установленных Конвенцией (в Приложении 1) (Статья 5).

Исключением из вышеприведенного положения является рыболовная деятельность по промыслу макрели (mackerel), clupeoid fishes, песчаного угря (*Ammodytes*), норвежского сомика (*Gadus esmarkii*), корюшки, угря, морского дракона (*Trachinus draco*), мелких и крупных креветок и моллюсков, поскольку в этом случае размеры ячеек снасти могут быть менее установленных Конвенцией, однако при условии, что она (снасть) не используется для ловли иных промысловых ресурсов.

Другое принципиальное обязательство, которое взяли на себя участники соглашения, имеет отношение к предельно минимальным размерам вылавливаемой рыбы, а именно: ни одно рыболовецкое судно не должно оставлять на борту любую морскую рыбу, размеры которой меньше размеров установленных на основании положений Приложения II упомянутой выше Конвенции, если только судно не транспортирует эту часть улова в иную рыбопромысловую зону (Статья 8).

С целью организационного обеспечения применения положений Конвенции и в соответствии со Статьей 12 государства-участники учредили постоянно действующую Комиссию, в которую делегировали по два своих представителя. Комиссия выбирает своего президента среди делегатов или иных кандидатур. Комиссия устанавливает свой собственный регламент и процедуры и заседает не реже чем каждые три года.

Международная Конвенция о сохранении Атлантического тунца (англ. – International Convention for the Conservation of Atlantic Tunas) была подписана в Рио-де-Жанейро (Бразилия) в мае 1966 г. и вступила в силу в марте 1969 г. Соглашение охватывает обязательствами 31 государство[865] и нацелено на их сотрудничество в поддержании популяции семейства тунцовых в Атлантике и прилегающих морях, включая Средиземное море [Преамбула и Статья IV (1)].

Конвенция о консервации и управлении рыболовными ресурсами в юго-восточной части Атлантического океана (англ. – Convention on the Conservation and Management of Fishery Resources in the South-East Atlantic ocean) была подписана в апреле 2001 г. и в силу пока не вступила. Ее основная цель – обеспечить долгосрочную консервацию и поддержку на стабильном уровне рыбопромысловых ресурсов конвенционного района, в который включены пространства юго-восточной Атлантики[866].

Конвенция применяется ко всем рыбопромысловым запасам, включая рыбу, моллюски, ракообразные и другие сидячие виды, кроме тех, которые находятся под рыболовной юрисдикцией прибрежных государств – участников Договора [867] в соответствии с положениями Статьи 77(4) КМП-82. Объектами Конвенции также являются и другие виды морских живых ресурсов, включая птиц. В соответствии с Конвенцией, должна быть учреждена Юго-восточная Атлантическая рыболовная организация (англ. – South-East Atlantic Fisheries Organization – SEAFO). Организация должна создать секретариат и ряд комиссий.

Соглашение относительно сотрудничества в морском рыболовстве (англ. – Agreement Concerning Cooperation in Marine Fishing) подписано в июле 1962 г. в Вар-

---

[865] Алжир, Ангола, Барбадос, Бразилия, Канада, Китай, Кот-д'Ивуар, Хорватия, Экваториальная Гвинея, Европейский союз, Франция, Габон, Гана, Гвинея, Гондурас, Япония, Южная Корея, Ливия, Марокко, Намибия, Панама, Россия, Сан-Томе и Принсипи, ЮАР, Тринидад и Тобаго, Великобритания, США, Уругвай, Тунис, Венесуэла.

[866] Статья 4 Конвенции подробно описывает конвенционный район.

[867] На декабрь 2001 г. Конвенцию подписали Ангола, Ирландия, Намибия, Норвегия, Республика Корея, ЮАР, Великобритания, США и Европейский Союз.

шаве и вступило в силу в феврале 1963 г. Сторонами договора являются пять стран[868]. Основная цель соглашения – развитие морского рыболовства за счет совершенствования технологии рыболовства, научных исследований и обмена их результатов между сторонами (Преамбула и Статья 1). Конвенционный район Соглашением не описан. Для организационного обеспечения применения положений Соглашения создана Смешанная комиссия (англ. – Mixed Commission) (Статьи 2–4).

Конвенция о рыболовстве (англ. – Fishery Convention) была подписана в Лондоне в марте 1964 г. и вступила в силу год спустя. Государства-участники договорились установить в прилегающих водах специальный режим, при условии, что прибрежное государство имеет исключительные права на рыболовство в прибрежном морском поясе шестимильной ширины (Статья 2). За пределами этой зоны [869], наряду с прибрежным государством допускалась рыбопромысловая деятельность и других государств – участников Соглашения, суда которых традиционно осуществляли в этих районах рыбный промысел с 1 января 1953 г. по 31 декабря 1962 г. (Статья 3).

Рыболовные суда государств – членов Договора, не являющихся прибрежными конвенционному району, могут осуществлять рыболовство, однако вести при этом лов только тех видов, которые являются их обычным промыслом.

Прибрежному государству делегировались права по установлению необходимых мер для поддержания данного режима за счет принятия международно-согласованных процедур, исключающих какие-либо дискриминационные меры в отношении судов, плавающих под флагом страны-участницы, однако не являющейся прибрежной упомянутому выше району.

В соответствии с Приложением I к указанному Соглашению, конвенционный район охватывает пространства, прилегающие к береговой линии Англии, Ирландии и Бельгии, французскому участку побережья в Северном море, английском канале и побережье европейской Атлантики, побережья Нидерландов и Германии в Северном море и атлантическое побережье Испании и Португалии к северу от 36 параллели.

Примечательным является не только принятие обязательств по регулированию рыболовства, но и воля Сторон, закрепленная в Приложении II по учреждению Арбитражного Трибунала и обязательств по номинации национальных арбитров [870].

Конвенция заключена на неопределенный срок, однако по истечении 20 лет после вступления в силу любая сторона может ее денонсировать, сделав за два года до предполагаемой даты выхода из Договора письменное уведомление правительству Великобритании (Статья 15).

Международная конвенция по рыболовству в северо-западной Атлантике (англ. – International Convention for the Northwest Atlantic Fisheries) подписана в Вашингтоне (США) в феврале 1949 г. и в 1978 г. была заменена **Конвенцией по будущему многонациональному сотрудничеству по рыболовству в северо-западной Атлантике** (англ. – Convention on Future Multilateral Cooperation in the Northwest Atlantic Fisheries), вступившей в силу в 1979 г., нацеленной на объединение усилий заинтересованных стран на сотрудничество в координации рыбопромысловой дея-

---

[868] Между правительствами Австрии, Бельгии, Дании, Франции, ФРГ, Великобритании, Исландии, Италии, Люксембурга, Нидерландов, Португалии, Испании и Швеции.

[869] Нно не далее 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий

[870] Указанный Трибунал должен состоять из пяти судей. Регламент может быть принят Сторонами на основе общего согласия Сторон (Статья 5 Приложения II). В случае отсутствия специального соглашения между спорящими Сторонами (за исключением вопросов процедурного характера) Трибунал принимает решение простым большинством при условии присутствия на заседании всех членов Трибунала (Статья 8 Приложения II).

тельности в северо-западной Атлантике[871]. Конвенционным районом являются пространства северо-западной части Атлантического океана к северу от широты 35°00' N и к западу от линии проходящей к северу от точки 35°00' с.ш., 42°00' з.д. до пересечения с точкой 59°00' с.ш., 44°00' з.д. и далее на север к побережью Гренландии до акваторий залива Св. Лаврентия (англ. – Gulf of St. Lawrence), пролива Дэвиса (англ. – Davis Strait) и бухты Баффин (англ. – Baffin Bay) вплоть до параллели 78°10' с.ш.

Кроме того, Конвенция оперирует понятием «регулируемое пространство», которое является частью конвенционного района и расположено за пределами рыболовной юрисдикции прибрежных государств (Статья I).

Конвенция применяется ко всем рыболовным ресурсам в конвенционном районе, за исключением тунца, лосося, марлиня, морских млекопитающих, промысел которых регулируется Международной комиссией по промыслу китов (англ. – International Whaling Commission), а также сидячих видов континентального шельфа и морского дна.

Стороны согласились учредить международную организацию по рыболовству в северо-западной Атлантике (англ. – Northwest Atlantic Fisheries Organization – NAFO), которая бы обеспечивала на регулярной основе взаимодействие сторон по оптимальной утилизации и рациональному управлению и сохранению рыбных запасов в конвенционном районе [Статья II(1)].

Северо-восточная Атлантика

Баренцево море [872] богато рыбными ресурсами различных видов, в основном пелагическими видами (горбуша, тунец, треска, морской окунь, палтус, мойва и сельдь), имеющими высокую пищевую ценность и спрос на рынках сбыта. Такое изобилие обусловлено высоким содержанием планктона в этих водах, который является пищей для большого количества пелагической рыбы [873]. Традиционно рыба и морские животные Баренцева моря дают средства к существованию для жителей прибрежных районов, особенно Северной Норвегии и Архангельской области России [874].

---

[871] На декабрь 2001 г. – Болгария, Канада, Куба, Дания, Эстония, Европейский Союз, Франция, Ирландия, Япония, Южная Корея, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Румыния, Россия, Украина и США.

[872] Вопросы правовой регламентации рыболовства в северо-восточной части Атлантике должны рассматриваться с учетом отсутствия между Норвегией и Россией линии разграничения своих территорий в Варангер фьорде.

[873] В Баренцевом море пелагические породы рыб, в первую очередь, мойва и сельдь, являются кормом для донных пород рыб, таких как треска, пикша и сайра. И пелагические, и донные породы рыб служат пищей для морских птиц, морских млекопитающих и людей. Треска, мойва и сельдь являются ключевыми биологическими видами в экосистеме Баренцева моря.

[874] Норвежский флот океанического промысла состоит из относительно небольшого числа судов, в то время как флот прибрежного промысла состоит из большого количества малых судов, промышляющих с использованием традиционных орудий лова. До 1989–90-х годов этот промысел не являлся предметом квотирования. Согласно приблизительным оценкам в Северной Норвегии насчитывается около 10 тыс. рыбаков и 5 тыс. работников, занятых в рыбоперерабатывающей отрасли. Население трех самых северных округов Норвегии составляет примерно 460 тыс. человек. Рыбная промышленность северо-запада России в основном сконцентрирована на Кольском п-ове. В 1980-х годах в рыбной отрасли региона было занято около 80 тыс. человек. Только на мурманском рыбоперерабатывающем комбинате было более 6 тыс. работников, а самый крупный из флотов Мурманский траловый флот в свои лучшие годы насчитывал более 17 тыс. сотрудников. Общая численность населения Мурманской области, в которой расположена большая часть рыбной отрасли Северо-Запада России, составляет чуть более 1 млн человек.

Во избежание бесконтрольного промысла в спорном районе в 1977 г. было достигнуто временное соглашение, в соответствии с которым был выделен район совместных претензий, получивший название «серой зоны». Согласно этой договоренности Норвегия и Россия должны регулировать и контролировать деятельность своих рыбаков и рыбаков третьих стран путем лицензирования, а также не должны препятствовать рыбакам обеих стран осуществлять рыболовство в «серой зоне» [875].

Кроме того, Норвегия претендует на установление исключительной экономической зоны вокруг архипелага Шпицберген, что может драматически изменить «рыбопромысловую географию» в прилегающих водах и значительно повлиять на промысловые интересы России и третьих стран [876].

Еще одним районом, который остается предметом спора по признанию прав на промысел рыбы, является часть анклава в районе Гренландии. Спор Дании с Европейским Союзом возник после того как в 1991–1992 гг., в основном, французские рыбаки начали промысел в этом районе. Спор закончился согласием сторон на передачу Дании части квоты на вылов с одной стороны и включением выловы французских рыбаков в общую квоту Европейского Союза на вылов, установленный для Баренцева моря.

В марте 1999 г. Норвегия, Россия и Исландия достигли соглашения о передаче Исландии генеральной квоты на вылов трески в Баренцевом море, что удалось осуществить уже в рамках работы **Северо-восточной атлантической рыбодобывающей комиссии** (NEAFC) и в результате двусторонних переговоров между странами с территориями, прилегающими к морю и обладающими исключительными правами на добычу рыбных ресурсов.

Конвенция о будущем многостороннем сотрудничестве в области рыболовства в Северо-восточной Атлантике (англ. – Convention on Future Multilateral Cooperation in the Northeast Atlantic Fisheries) была подписана в ноябре 1980 г. в Лондоне и вступила в силу в марте 1982 г. Государства-участники[877] заключили данное соглашение с целью объединения усилий и сотрудничества по сохранению и управлению рыбопромысловыми запасами в Северо-восточной Атлантике.[878] Конвенционным районом признаются пространства:

а) Атлантического и Арктического океанов и прилегающие моря, которые расположены севернее 36° с.ш. и между меридианами 42° з.д. и 51° в.д., за исключением:

– Бельтов и Балтийского моря;

– Средиземного моря до точки пересечения 36° параллели и меридиана 5°36' з.д.;

---

[875] Как известно, Норвегия претендует на то, чтобы линия разделения проходила по средней линии от сухопутной границы, в то время как Советский Союз (Российская Федерация) следует принципам так называемой секторной линии, которая идет по линии долготы от точки сухопутной границы до Северного полюса.

[876] Норвегия претендует на право устанавливать свою исключительную экономическую зону вокруг архипелага, что, однако, вызывает протест со стороны стран, подписавших Договор о Шпицберге 1920 г., в соответствии с которым участники соглашения наделяются равными правами на добычу природных ресурсов Шпицбергена. Конвенция вступила в силу в 1925 г. Первоначально конвенцию подписали Норвегия, США, Дания, Франция, Италия, Япония, Нидерланды, Великобритания и Швеция. Сегодня более 40 государств стали членами Конвенции. Подписавшие стороны требуют от Норвегии, чтобы ее действия не противоречили нормам Договора в водах, прилегающих к архипелагу, в то время как Норвегия настаивает на том, что положения Конвенции распространяются только на сушу и прибрежные воды.

[877] На декабрь 2005 г.: Дания, Ирландия, Норвегия, Польша, Россия, Эстония и ЕС.

[878] Конвенция должна заменить Конвенцию о рыболовстве в северо-восточной Атлантике от 24.01.1959 г.

б) части Атлантического океана к северу от параллели 59° с.ш. и между меридианами 44° и 42° з.д. (Статья 1).

Конвенция применяется ко всем живым ресурсам конвенционного района, включая рыбу, анадромные и далеко мигрирующие виды, морских млекопитающих, моллюсков, ракообразные и другие сидячие виды, которые в промысловый период либо неподвижны, либо имеют постоянный физический контакт с морским дном.

С целью управления живыми ресурсами в конвенционном районе Стороны создали Комиссию по рыболовству в северо-восточной Атлантике, наделив ее полномочиями юридического лица со штаб-квартирой в Лондоне. Комиссия осуществляет свою деятельность в интересах сохранения и оптимальной утилизации рыболовных ресурсов и с этой целью проводить консультации, учитывает и распространяет результаты научных исследований, обеспечивает осуществление между Сторонами Конвенции обмен информацией о рыболовных запасах и деятельности по их управлению.

Члены комиссии собираются на свои сессии один раз в год. В промежуток между сессиями работает администрация и секретариат. Каждое представленное в Комиссии государство имеет один голос и решения принимаются простым большинством голосов или, если это вытекает из положений Конвенции – квалифицированным большинством в 2/3 голосов при наличии кворума в 2/3 от состава Комиссии. Работа Комиссии осуществляется в соответствии с Правилами и процедурами, утвержденными ею.

Комиссия, в соответствии с положениями Статьи 7 Конвенции, вправе установить:

а) правила использования рыболовного оборудования, включая размеры ячеек рыболовных сетей;

б) правила относительно минимально допустимых размеров вылавливаемой рыбы, как поднятой на борт, так и выгруженной на берег или поставленной на продажу;

в) временные рамки закрытия сезона лова или закрытие для лова отдельных районов промысла;

г) меры по улучшению и повышению объема ресурсов, что может включать искусственное размножение, трансплантацию организмов и молоди;

д) «предел разрешенного вылова» (англ. – total allowable catches);

е) максимальную рыболовную активность (англ. – amount of fishing effort).

Конвенция о сохранении и управлении рыболовными ресурсами в юго-восточной части Атлантического океана (англ. – Convention on the Conservationand Management of Fishery resources in the South-East Atlantic ocean) была подписана в 2001 г. [879].

Конвенция представляет собой достаточно подробно проработанный документ, содержащий раздел толкования терминов, основные принципы, описание географических рамок конвенционного района, описание структуры и процедур, лежащих в основе работы, созданной в рамках Конвенции Организации.

Основная цель Конвенции в обеспечении эффективной консервации и рачительного использования морских живых ресурсов в пространствах открытого моря северо-восточной части Атлантического океана (Преамбула и Статья 2).

Основные положения Конвенции сводятся к следующему:

1) меры, принимаемые по долгосрочному сохранению запасов и рачительному использованию рыбопромысловых ресурсов, должны быть основаны на достижениях науки;

[879] Конвенцию подписали: Ангола, Великобритания, Европейский Союз, Исландия, Корея, Намибия, Норвегия, ЮАР, США.

2) меры, принимаемые в отношении рыбных ресурсов, должны учитывать влияние рыбопромысловых операций на экологически совместимые виды, такие как морские птицы, млекопитающие (котики, тюлени, морские черепахи);

3) любые из принимаемых мер по управлению рыбопромысловыми запасами должны учитывать необходимость минимизации пагубного воздействия на рыбопромысловые ресурсы и защищать биологическое разнообразие морской среды (Статья 3).

Конвенционным районом признаются морские пространства за пределами национальной юрисдикции государств-участников Договора, ограниченные линиями, соединяющими точки от 6° ю.ш., далее вдоль параллели 6° ю.ш. до пересечения с меридианом 10° з.д., далее на север вдоль меридиана 10° з.д. к экватору и далее вдоль него до пересечения с меридианом 20° з.д., далее вдоль него до пересечения с параллелью 50° ю.ш. и далее на восток вдоль указанной параллели до пересечения с меридианом 30° в.д. и далее на север вдоль меридиана 30° в.д. до побережья Африканского континента (Статья 4).

Основные обязанности государств-участников Договора изложены в Статье 13 и заключаются в том, что каждая из сторон в конвенционном районе обязана:

а) собирать и обмениваться научной, технической и статистической информацией в отношении рыболовных ресурсов;

б) обеспечивать достоверность (предпринимать меры по перепроверке точности) и достаточную периодичность предоставления информации в рамках установленных Комиссией;

в) предоставлять Организации по ее указанию ежегодные отчеты, содержащие статистическую, биологическую и иную информацию;

г) предоставлять Организации информацию относительно рыбопромысловой деятельности, включая районы и задействованные рыболовецкие суда;

д) предоставлять Организации информацию обо всех предпринимаемых мерах по сохранению и управлению живыми ресурсами, которые предприняты по указанию Организации.

Кроме того, Конвенция отдельно определяет обязанности государства флага промыслового судна и портового контроля. В частности, каждое государство-участник Конвенции, должно принимать меры, необходимые для того, чтобы суда, плавающие под его флагом соблюдали ее положения и не вовлекались в противоправную деятельность. С этой целью государства:

– принимают меры по немедленному расследованию зафиксированных нарушений;

– контролируют промысловую деятельность судов, плавающих под их флагом;

– принимают (если таковых нет) национальные регистры судов, которым предоставлено право на промысел в конвенционном районе;

– издают правила по идентификации промысловых судов и маркировки орудий лова;

– принимают меры по организации и использованию системы мониторинга промысловых судов (Статья 14).

Кроме этого, портовые власти наделяются полномочиями по инспектированию судов путем проверки соответствующих судовых документов и орудий лова. Каждая сторона Конвенции принимает на себя обязательства по изданию национальных правил по запрету для судов под флагом государств, не являющихся участниками Договора, швартовки, выгрузки/погрузки с/на судов(а) любых объектов промысла, если порядок, объемы и иные условия не соответствовали его положениям (Статья 15).

С целью организационного обеспечения выполнения положений Конвенции создана Организация по юго-восточному Атлантическому рыболовству (англ. – South East Atlantic Fisheries Organization – SEAFO), состоящая из Секретариата, Комиссии, Согласительного и Научного комитетов[880]. SEAFO наделена статусом юридического лица и ее штаб-квартира установлена в Намибии.

Комиссия выполняет многочисленные функции по управлению живыми ресурсами конвенционного района:

а) устанавливает объекты консервации;

б) формулирует и утверждает меры по консервации и управлению ресурсами (количество видов, подлежащих лову; районы и периоды лова; величину и пол любых видов, подлежащих лову; вид орудия лова и технологию его изготовления; уровень промысловых усилий, включая количество судов, их типы и размерения и другие меры);

в) определяет величину общего разрешенного улова;

г) определяет природу и размах промысловых усилий;

д) держит на контроле статус запасов, собирает и анализирует о них необходимую информацию;

е) координирует и способствует научные исследования в конвенционном районе и прилегающих водах, находящихся под национальной юрисдикцией;

ж) утверждает меры по принуждению соблюдения положений Конвенции;

з) учреждает меры по осуществлению мониторинга;

и) управляет Согласительным и Научным комитетами.

Комиссия ежегодно собирается на свои заседания иее руководство осуществляется Председателем, переизбираемым каждые два года. Комиссия назначает исполнительный Секретариат (с полномочиями на 4 года с правом переназначения на еще один срок), который осуществляет всю текущую деятельность Комиссии на период между ее собраниями. Каждый год на своем заседании Комиссия утверждает бюджет, проект которого готовит Секретариат, представляющий его на рассмотрение минимум за 60 дней до заседания. Вклад в бюджет каждой из Сторон Договора находится в зависимости от объема вылова, произведенного в конвенционном районе (Статья 12). Решения, принимаемые в рамках Комиссии по вопросам бюджета, принимаются на основе консенсуса, по другим вопросам простым большинством голосов присутствующих на заседании членов Комиссии (Статья 17).

Государства – участники договора должны сотрудничать для предотвращения возникновения споров. Однако, если все же разногласия по поводу толкования и применения Конвенции разрешить не удалось, Стороны прибегают к консультациям, переговорам, арбитражу или судебной процедуре разрешения спора [Статья 24(1, 2)]. Если, возникший диспут носит технический характер, стороны обращаются к процедуре разрешения по типу комиссии экспертов ad hoc [Статья 24 (3)]. При невозможности разрешения спора по приведенным выше процедурам стороны прибегают к процедурам, установленным Частью XV КМП-82, или Частью VIII Соглашения 1995 г.

Конвенция о сохранении лосося в северной части Атлантического океана (англ. – Convention for the Conservation of Salmon in the North Atlantic ocean) была подписана в марте 1982 г. и вступила в силу в октябре 1983 г. [881].

---

[880] Что, впрочем, не исключает создание и иных органов, могущих оказывать содействие в работе Организации

[881] Конвенцию подписали: Канада, Дания, Европейский Союз, Исландия, Норвегия, Россия и США.

Принимая конвенционные обязательства, участники Договора исходили из необходимости способствовать получению, анализу и распространению научной информации, относящейся к запасам лосося в северной части Атлантического океана.

Договор нацелен на объединение усилий по сохранению, восстановлению, увеличению его запасов и рациональному управлению ими в северной части Атлантического океана посредством международного сотрудничества.

Конвенция применяется к промысловым запасам лосося, мигрирующего в границах рыболовной юрисдикции прибрежных атлантическому океану государств, севернее широты 36° N (Статья 1). Статья 2 Договора запрещает вылов лосося за пределами границ в 12 морских миль, отмеряемых от тех же исходных линий, что и территориальные воды прибрежных государств, за исключением районов:

а) в районах западной Гренландии до 40 морских миль от исходных линий;

б) в северо-восточной Атлантике в районе рыболовной юрисдикции Фарерских островов.

Стороны Договора для организационного обеспечения применения Конвенции учредили *Северо-Атлантическую Организацию по сохранению лосося*, которая должна осуществлять меры по обеспечению сохранения популяции лосося, принятию мер по ее росту и рациональному управлению промысловой деятельности в пределах разрешенных к рыболовству зон, а также принятию мер по принуждению к соблюдению установленных Конвенцией правил.

Организация состоит:

а) из совета;

б) трех региональных Комиссий:

– северо-американской комиссии;

– западно-гренландской комиссии;

– комиссии северо-восточной Атлантики;

в) Секретаря.

Районами деятельности Комиссий являются морские воды в пределах районов, на которые распространяется юрисдикция в области рыболовства прибрежных государств у восточного побережья Северной Америки (применительно для Северо-американской Комиссии) и морские воды к востоку от этой линии (для Комиссии северо-восточной Атлантики); морские воды в пределах района, на который распространяется юрисдикция в области рыболовства у побережья Западной Гренландии к западу от линии, проведенной вдоль 44° з.д. к югу от 59° с.ш., и далее на восток к 42° з.д. и далее на юг (применительно к Западно-гренландской Комиссии);

Организация наделяется правами юридического лица и пользуется на территориях сторон и в своих отношениях с другими международными организациями такой правоспособностью, которая может понадобиться для исполнения ее функций и достижения ее целей (Статья 3).

Являясь членом Совета, каждая Сторона Конвенции может назначать в его состав не более трех представителей, которых на сессиях Совета могут сопровождать эксперты и советники. Совет избирает Президента и Вице-президента сроком на 2 года. Они могут переизбираться, в случае если занимают свой пост не более четырех лет подряд и не могут быть представителями одной Стороны. Президент наделяется полномочиями главного представителя Организации.

Совет самостоятельно принимает свои процедурные правила, однако, в любом случае, каждый член Совета имеет один голос на его заседаниях, а за исключением особо оговоренных случаев, решения Совета принимаются большинством в 3/4 голосов присутствующих и голосующих «за» и «против» членов [Статья 5 (2)].

Совет принимает ежегодный бюджет Организации и определяет ежегодный взнос каждой Стороны в соответствии со следующей формулой:

а) 30% бюджета распределяется поровну между Сторонами;

б) 70% бюджета распределяется между Сторонами пропорционально их номинальным выловам лосося, регулируемого настоящей Конвенцией, в календарном году, заканчивающемся не более чем за 18 месяцев и не менее чем за 6 месяцев до начала финансового года.

Каждая Сторона:

1) представляет Совету:

– имеющуюся статистику уловов запасов лосося, взятых в ее реках и районе рыболовной юрисдикции, а также и иную статистику по запасам лосося, подпадающим под действие Конвенции;

– любую другую научную и статистическую информацию, которая ему необходима для осуществления целей настоящей Конвенции;

– копии действующих законов, правил и программ или, где это уместно, их краткое содержание, относящихся к сохранению, восстановлению, пополнению и рациональному управлению запасами лосося, подпадающих под действие Конвенции, в их реках и районе рыболовной юрисдикции.

2) ежегодно уведомляет Совет:

– о принятии и отмене правил и программ, относящихся к сохранению, восстановлению, увеличению и рациональному управлению запасов лосося, в своих реках и районе рыболовной юрисдикции;

– любых обязательствах уполномоченных властей, касающихся принятия или поддержки в определенные периоды времени на ее территории или в районе рыболовной юрисдикции мер, относящихся к сохранению, восстановлению, увеличению и рациональному управлению запасов лосося;

– факторах на ее территории или в районе рыболовной юрисдикции, которые могут значительно влиять на численность запасов лосося, регулируемых Конвенцией.

Совет наделен следующими функциями:

а) обеспечить форум для изучения, анализа и обмена информацией между Сторонами по вопросам, касающимся запасов лосося, а также для консультаций и сотрудничества по вопросам, касающимся запасов лосося в Северной части Атлантического океана за границами районов Комиссий;

б) устанавливать рабочие контакты с Международным советом по исследованию моря и другими соответствующими рыболовными и научными организациями и давать рекомендации по исследованию моря и другим соответствующим рыболовным и научным организациям относительно проведения научных исследований;

в) контролировать и координировать административные, финансовые и другие внутренние вопросы Организации, включая отношения между ее органами;

г) координировать внешние отношения Организации;

д) осуществлять другие такие функции, которые возлагаются на него данной Конвенцией.

В функции *Североамериканской комиссии*[882] в отношении своего района входит обеспечение форума для консультаций и сотрудничества между ее членами по вопросам, связанным с сведением до минимума в районе рыболовства одной стороны уловов лосося, происходящего из рек другой стороны. Кроме того, Комиссия вправе предлагать меры регулирования промысла лососей в районе юрисдикции в области

[882] Членами Комиссии являются Канада и США.

рыболовства одного члена, который вылавливает лосося в размерах, имеющих значение для другого члена, из рек которого происходит этот лосось, с целью сведения до минимума таких уловов, а также давать рекомендации Совету относительно проведения научных исследований.

В функции Западно-гренландской комиссии[883] и Комиссии Северо-восточной части Атлантического океана[884] в отношении соответствующих своих районов входит обеспечение форума для консультаций и сотрудничества между ее членами по вопросам сохранения, восстановления, увеличения и рационального управления запасами лосося, а также предложение мер по регулированию промысла лосося, происходящего из рек других сторон (Статья 10).

Каждая Комиссия принимает свои правила процедуры. Решения Комиссий принимаются единогласно голосованием присутствующих и голосующих за или против. Голосование не проводится если не присутствуют две трети тех, кто имеет право голоса по обсуждаемому вопросу.

Государства-участники Конвенции обеспечивают соблюдение ее положений в соответствии с нормами международного права, включая наложение соответствующих штрафов за нарушения, которые могут быть необходимы, или путем принятия мер, которые сочтут необходимыми для поддержания установленного Конвенцией правового режима рыболовства. Отчет о таких действиях направляется Секретарю Совета не позднее чем за 60 дней до его ежегодного совещания (Статья 14).

Соглашение по учреждению Латиноамериканской организации по развитию рыболовства (англ. – Agreement Instituting the Latin American Organization for Fisheries development (OLDEPESCA) было подписано в Мехико (Мексика) в октябре 1982 г. и вступило в силу в ноябре 1984 г.[885] Соглашение было подписано с целью создания упомянутой организации и объединения усилий и координации деятельности государств-участниц не с целью управления рыболовной деятельностью, а для обеспечения достаточных для населения Карибского региона и стран Латинской Америки пищевых ресурсов. Текст Соглашения также не содержит описания конвенционного района, однако в преамбуле мы находим, что Договор нацелен на нужды поддержания и сохранения рыболовных ресурсов в зонах морской юрисдикции стран-участниц.

Участники Соглашения наделили OLDEPESCA статусом международного юридического лица, которое должно осуществлять свою деятельность на основе положений соглашения и принятых в его рамках правил и процедур [886].

Конкретные цели организации изложены в Статье 5 Соглашения и, в частности, состоят в том, чтобы:

а) обеспечить утилизацию рыболовных ресурсов счет рациональной консервации ресурсов;

б) поддерживать и укреплять сотрудничество Латиноамериканских стран по рациональному использованию морских и пресноводных рыболовных ресурсов на благо населения региона;

в) значительно повысить питательную ценность продовольственного снабжения, стоимость, которого соизмерять с возможностями части населения, имеющий низкий доход;

---

[883] Членами Комиссии являются Канада, ЕЭС и США.

[884] Членами Комиссии являются Дания (в отношении Фарерских островов), ЕЭС, Исландия, Норвегия и Швеция.

[885] В Соглашении принимают участие Сальвадор, Мексика, Никарагуа, Панама и Перу.

[886] Штаб-квартира организации расположена в Лиме (Перу).

г) повысить потребление морских и пресноводных продуктов;

д) поддержать уровень ассортимента экспорта и его расширение;

е) развивать системы маркетинга, расширять региональный обмен продуктами;

ж) обеспечить рабочие места и повысить доходы населения через усиление социально-экономическое развитие, связанное с рыбной индустрией в регионе;

з) увеличить и укрепить производственный, организационный и человеческий ресурсы рыболовного сектора экономики стран региона, а также обеспечить расширение организационных и переговорных возможностей стран Латиноамериканского региона, установить удобоваримый канал международного, технического и финансового сотрудничества в сферах:

– исследований в области рыболовных ресурсов;

– эксплуатации рыболовных ресурсов, индустриализации и физической поддержки инфраструктуры;

– аквакультуры;

– технологического развития;

– маркетинга;

– обучения;

– международного сотрудничества.

Конвенция о сотрудничестве в области рыболовства среди Африканских стран, граничащих с Атлантическим океаном (англ. – Convention on Fisheries cooperation among African states bordering the Atlantic ocean) была подписана в июле 1991 г. в Дакаре (Сенегал) и вступила в силу в августе 1995 г. [887].

Конвенция не содержит точного описания конвенционного района, однако, в Статье 1 указано, что ее положения применяются ко всем африканским странам, граничащим с Атлантическим океаном.

С целью обеспечения управления и сохранения рыболовными ресурсами стороны решили объединить свои усилия и предпринять общие усилия по оценке запасов, осуществлять постоянную инвентаризацию имеющихся ресурсов; обмениваться научной информацией и статистикой, определять квоты вылова и сезоны лова, устанавливать основные принципы рыбопромысловой политики (Статья 3).

Стороны также договорились об установлении дву- и многостороннего сотрудничества по маркетингу рыбных продуктов для внутриафриканского рынка и выработке общих подходов к международной торговле. Кроме того, Конвенция предполагает сотрудничество в гармонизации национальных законов, регулирующих торговлю рыбными товарами [Статья 7(b)].

Для обеспечения распространения научной, экономической, технической и юридической информации Стороны договорились о создании общего банка данных, а также согласились установить сотрудничество с профильными региональными и международными организациями (Статья 15). Организационное обеспечение выполнения Договора будет осуществляться в рамках Конференций министров постоянно действующим Бюро (его координационный орган) и Секретариатом (исполнительный орган).

Конвенция по сохранению и управлению живыми ресурсами в Юго-Восточной Атлантике (англ. – Convention on the Conservation and Management of Fisheryresources in the South East Atlantic ocean) была подписана в 2001 г.

---

[887] Конвенция подписана Камеруном, Капе Вер-де, Конго, Демократической Республикой Конго, Гамбией, Мавританией и Того. Ратифицирована Бенином, Кот-д'Ивуаром, Гвинеей-Бисау, Экваториальной Гвинеей, Габоном, Нигерией, Сьеррой-Лионом. Подписана и ратифицирована Гвинеей, Марокко, Сенегалом.

Конвенционным районом признаются водные пространства, начинающиеся в исходной точке 60°4'36" с.ш. и 12°19'48" в.д., простирающиеся далее на северо-запад вдоль меридиана 120° в.д. до его пересечения с параллелью 60° ю.ш. и далее вдоль нее до пересечения с меридианом 120° в.д. из этой точки граница проходит в западном направлении по параллели 60° ю.ш. до пересечения с меридианом 20° з.д. и далее по этому меридиану на юг до пересечения с параллелью 50° ю.ш., затем следуя в восточном направлении вдоль этой параллели до ее пересечения с меридианом 40° в.д. и из этой точки на север вдоль меридиана к побережью Африканского континента и далее на запад вдоль побережья к исходной точке. Восточная граница района, ограниченная меридианом 40° в.д. может быть пересмотрена, если Стороны согласятся распространить положения Договора на пространства, непосредственно примыкающие к этой линии (Статья I).

Договор распространяется на все живые ресурсы в конвенционном районе. Положения Соглашения не распространяются на рыболовецкие операции, проводимые исключительно с целью научных исследований, однако, пойманная в ходе таких операций рыба не должна быть продана или предложена для продажи (Статья XVI).

С целью организационного обеспечения соблюдения Договора Стороны согласились создать Международную Комиссию по рыболовству в Юго-восточной Атлантике (англ. – International Commission for the Southeast Atlantic Fisheries) (Статья IV). Комиссия должна проводить регулярные сессии, по крайней мере, раз в два года. Специальная сессия должна созываться в любое время по просьбе одной из Сторон, заключивших соглашение при условии, что такой запрос будет поддержан, по крайней мере, тремя другими Сторонами. Каждая из Сторона имеет один голос в Комиссии и представляет на Комиссию не более трех специально уполномоченных, которые могут сопровождаться экспертами и советниками.

Комиссия наделена полномочиями по организации изучения всех рыбных и других живых ресурсов в конвенционном районе. Такие исследования должны включать изучение объема запасов, биометрии и экологии среды обитания. Комиссия собирает, обобщает и распространяет всеми имеющимися средствами статистическую, биологическую и другую научную информацию, относительно названных ресурсов.

Кроме того, Комиссия вправе издавать рекомендации:

а) по определению допустимых размеров ячеек рыбацких сетей;

б) допустимым размерам объектов лова, которые могут транспортироваться или быть проданными;

в) установлению сроков открытия и закрытия сезонов;

г) установлению открытых и запретных для промысла районов;

д) определению технических условий состояния и применения орудий лова;

е) принятию мер, направленных на улучшение качества и увеличение численности популяций, включая искусственное разведение живых организмов, пересадку и акклиматизацию молодняка, и управление поведением хищников;

ж) определению общего разрешенного улова; и

з) любые другие меры, непосредственно связанные с сохранением живых ресурсов в конвенционном районе.

Соглашение о весеннем нересте норвежской сельди (англ. – Norwegian spring-spawning Herring agreements) было подписано в Осло 6 мая 1996 г. и действует с Протоколом от 14 декабря 1996 г. и 1997 г.[888]

[888] Участники: ЕЭС, Фарерские острова, Исландия, Норвегия, Россия.

Основная цель Соглашения – обеспечить сохранение и рациональное использование норвежской сельди, идущей в весенний период на нерест и долгосрочную эксплуатацию ресурсов к прилегающим к их территориям водам. Конвенционным районом считаются пространства северо-восточной Атлантики, включая Норвежское и Баренцево моря. Стороны не учреждали постоянно действующей организации в качестве органа; решения принимаются на совещаниях представителей сторон, созываемых по мере необходимости. Известно, что между Норвегией, Исландией, Россией и ЕС проводятся постоянные консультации на этот счет. Результатом таких консультаций в 1996 г. явился согласованный текст документа, где устанавливались нормы допустимого улова Норвежской сельди[889], применение которых должно было начаться с 1 января 1997 г., в объеме 1500 000 т., из которого квота ЕС составила 125 тыс. т, Фарерских островов и Исландии – 315 тыс. т, Норвегии – 854 тыс. т и России – 204 тыс. т. [890]

Соглашение между Правительствами Исландии, Норвегии и России относительно отдельных аспектов сотрудничества в области рыболовства (англ. – Agreement between the government of Iceland, the government of Norway and the government of the Russian Federation concerning certain aspects of cooperation in the area of fisheries) было подписано 15 мая 1999 г. в Санкт-Петербурге [891]. Соглашение было заключено в целях обеспечения долгосрочного сохранения и стабильного воспроизводства рыбопромысловых запасов в районах Норвежского и Баренцева морей, образующих, по мнению сторон, единую экосистему. Участники Соглашения посчитали, что эта цель достигается на основе совместных научных исследований и установлению взаимосогласованных квот на вылов ресурсов пелагических видов указанного района.

Стороны договорились в случае необходимости обмениваться ежегодными квотами на лов рыбы в водах, находящихся под их юрисдикцией, а также предоставлять судам других государств доступ к пространствам своих экономических зон, принимая во внимание биологическое состояние запасов и национальные рыбопромысловые интересы (Статья 2). Обмен квотами и иные управленческие решения должны регулироваться двухсторонними протоколами между Исландией и Норвегией и Исландией и Россией (Статья 3).

Стороны согласились совместно расследовать случаи нарушений судами, плавающими под их флагами, положений соглашения, а также предпринять меры по предотвращению выгрузки на берег улова, добытого в нарушение норм международного права. Разрешение споров между сторонами осуществляется через процедуры консультаций (Статья 10).

В соответствии с Протоколом между правительствами Исландии и Норвегии и Статьей 3 Соглашения между правительствами Исландии, Норвегии и России относительно отдельных аспектов сотрудничества в области рыболовства, Стороны догово-

---

[889] Иначе называемого норвежско-атлантической (англ. – Atlanto-Scandian Herring).

[890] Как было записано в упомянутом выше документе, дальнейшие правила должны приниматься в рамках двухсторонних соглашений. Такие договоренности были заключены между Ирландией и Норвегией в 1997 г., на основе которых исландским промысловым судам было предоставлено право осуществлять промысел сельди в объеме 233 тыс. т в рыболовной зоне около острова Ян Майен или в норвежской исключительной экономической зоне к северу от параллели 62° с.ш., где разрешалось добывать еще 10 тыс. т. В свою очередь, норвежским судам было разрешено добывать до 166 тыс. т в исключительной экономической зоне Исландии. Норвегия в своей ИЭЗ (к северу от параллели 62° с.ш.) установила квоту для ЕС в размере 37 тыс. т, получив, в свою очередь, право от ЕС осуществлять промысел в объеме 10 тыс. т. Россия получила право добывать 150 тыс. т и еще 12 тыс. т в водах острова Ян Майен, передав 2 тыс. т своей квоты Норвегии. Кроме того, в соответствии со Статьей 2.1 Протокола о сохранении, рациональном использовании и управлении атлантической сельди в Северной Атлантике, Россия взяла на себя обязательства по консервации в 1997 г. квоты в 12 тыс. т этого вида в своей ИЭЗ и Баренцевом море.

[891] Участниками Соглашения являются Исландия, Норвегия и Россия.

рились, что ТАС для Северо-восточной Арктической трески составят 480 тыс. т для 1999 г. Исландия установила квоту в 8900 т для ловли трески в своей ИЭЗ и квоту в 4450 т установила Норвегия в водах севернее параллели 62 ° с.ш.

Исландия взяла на себя обязательства не промышлять мойвой в Баренцевом море на весь период действия Соглашения и с целью рационального отношения к живым ресурсам в указанном районе устанавливать квоту ежегодного вылова и других видов рыб в 30% от общей исландской годовой квоты вылова (Статья 2).

Условия промысла, установленные для Норвегии, заключаются в следующем:

а) 500 т в районе между внешним пределом 12-мильной зоны и южнее параллели 64° с.ш.;

б) 17 тыс. т мойвы в районе севернее параллели 64°30' с.ш. (с учетом сезона в промежутке между 20 июня и 15 февраля последующего года). На последующие периоды указанные квоты могут меняться (Статья 3).

Количество норвежских судов, осуществляющих промысел севернее параллели 62° с.ш., ограничивается 15 судами, а осуществляющих промысел мойвы в исландской исключительной экономической зоне – от 3 до 5 (Статья 6).

Аналогичный Протокол был подписан между правительствами Исландии и России, в соответствии, с которым правительство России признало величину ТАС для Северо-восточной арктической трески в 480 тыс. т в 1999 г. и предоставило Исландии квоту в 4450 т на вылов в своей исключительной экономической зоне. С целью рационального использования живых ресурсов конвенционного района Исландия должна иметь максимально допустимые квоты перелова, не превышающие 30% от всего объема предоставленной Россией квоты вылова трески и в соответствии с рыбопромысловыми правилами, принятыми в РФ, о которых последняя заблаговременно извещает исландские власти. В свою очередь, власти Исландии заблаговременно извещают российские власти о названиях, регистрационных номерах, лицензиях и предоставляют иную полезную информацию о судах, занятых в промысле в российской исключительной экономической зоне (Статья 5). Исландия также соглашается с возможностью инспекции своих судов в водах российской исключительной экономической зоны в соответствии с правилами и процедурами, установленными российскими законами. Россия имеет право применить санкции в отношении судов-нарушителей в своей зоне. В случае ареста судна под флагом Исландии об этом немедленно информируются исландские власти, а команда и судно освобождаются после внесения депозита или иного соответствующего обеспечения (Статья 7).

Средиземноморский субрегион

Соглашение об учреждении общего совета по рыболовству в Средиземном море (англ. – Agreement for the Establishment of a General Fisheries Commission for the Mediterranean) было подписано в Риме в сентябре 1949 г. и вступило в силу в феврале 1952 г. (действует с поправками 1963, 1976 и 1997 г.). Соглашение в редакции дополнений 1997 г. пока в силу не вступило. На декабрь 2005 г. участниками Соглашения являются 25 страны [892].

[892] Албания (10.04.1991), Алжир (11.12.1967), Болгария (03.11.1969), Хорватия (22.05.1995), Кипр (10.06.1965, Дополнения 1997 г. – 03.08.2000), Египет (19.02.1951), ЕЭС (25.06.1998, Дополнения 1997 г. – 27.07.2000), Франция (08.07.1952, Дополнения 1997 г. – 13.11.1998), Греция (07.04.1952), Израиль (20.02.1952), Италия (29.05.1950, Дополнения 1997 г. – 23.08.2000), Япония (12.06.1997), Ливан (14.11.1960), Ливия (14.05.1963), Мальта (29.04.1965, Дополнения 1997 г. – 23.12.1999), Монако (14.05.1954), Марокко (17.09.1956), Румыния (19.02.1971), Словения

Конвенционным районом объявлены пространства Средиземного и Черного морей.

В соответствии с положениями Статьи 1 Соглашения, его участники договорились в рамках FAO создать Общую рыболовную комиссию для Средиземноморья (англ. – the General Fisheries Commission for the Mediterranean), целями которой являются:

- обеспечить устойчивое развитие, сохранение и рациональное управление живыми ресурсами и аквакультурой в регионе и с этой целью наделяются следующими функциями и полномочиями:
- осуществлять постоянное наблюдение за состоянием ресурсов, включая прирост и его эксплуатацию за счет рыбопромысловой деятельности;
- формулировать и рекомендовать меры для сохранения и рационального управления живыми ресурсами, включая: методы рыболовства и требования к рыболовному оборудованию, установление минимально допустимых размеров вылавливаемых организмов, открытие и закрытие рыболовного сезона и рыбопромысловых районов, определение общего допустимого улова;
- для применения установленных рекомендаций;
- пересматривать экономические и социальные аспекты рыболовной индустрии и рекомендовать меры, нацеленные на их развитие;
- поощрять и координировать соответствующую деятельность, направленную на развитие всех аспектов рыболовной деятельности, включая научные исследования, совместные проекты в области рыболовства и защиты живой среды;
- обобщать и публиковать и распространять информацию относительно возможностей эксплуатации живых организмов исходя из ресурсных возможностей;
- поддерживать программы развития аквакультуры и прибрежного рыболовства;
- осуществлять иную деятельность, которую Комиссия сочтет необходимой в рамках заключенного Соглашения (Статья III).

Каждый участник Соглашения представлен в Совете одним делегатом, наделяемым одним голосом при голосовании. Решения Совета принимаются простым большинством голосов, а кворум образует большинство от общего состава членов. Две трети голосов от списочного состава необходимы тогда, когда решение принимается по процедурным вопросам (Статья II). Штаб-квартира Организации размещена в Риме.

Черноморский субрегион

Конвенция относительно рыболовства в Черном море **(англ. – Convention concerning Fishing in the Black sea) была подписана в Варне (Болгария) в 1959 г. и вступила в силу в марте 1960 г.** [893].

Конвенция заключалась с целью обеспечения рациональной утилизации рыболовных ресурсов в Черном море и развития совместных усилий в совершенствовании промысловых технологий, а также научных исследований в области ихтиологии и морской биологии для восполнения популяций промысловых запасов (Преамбула, Статья 1).

Конвенционным районом признаются пространства Черного моря за исключением территориальных и внутренних вод государств-участников. Конвенция применяется ко всем рыболовным ресурсам, однако, минимальные размеры установлены для

(25.05.2000), Испания (19.11.1953), Сирия (12.12.1975), Тунис (22.06.1954), Турция (06.04.1954, Дополнения 1997 г. – 05.06.2000), Сербия и Монтенегро (27.04.1992).

[893] Участниками договора являются Болгария, Румыния и Россия (на основании правопреемства).

пяти видов: белуги (англ. – beluga), русского осетра (англ. – Russian sturgeon), севрюги (англ. – sevryuga), белокорого палтуса (англ. – turbot) и алозы (англ. – shad) (Статья 5).

Конвенция учредила Смешанную Комиссию как орган, призванный осуществлять организационное обеспечение соблюдения Договора. Основная задача Комиссии заключается в разработке мер по регулированию промысла и сохранения промысловых запасов Черного моря. Кроме того, Комиссия призвана осуществлять деятельность по координации научных исследований в области индустрии и технологий рыболовного промысла (Статьи 8–10).

Балтийский субрегион

Конвенция о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах (англ. – Convention on Fishing and Conservation of the living resources in the Baltic sea and Belts) подписана в сентябре 1973 г. в Гданьске (Польша) [894]. В соответствии с дополнительным Соглашением 1973 г. [895] государства бассейна Балтийского моря распространили свою юрисдикцию над живыми ресурсами на воды, находящиеся за пределами территориального моря и прилегающие к нему.

Основная цель соглашения – сохранение и повышение численности живых ресурсов Балтийского моря и достижение оптимального уровня уловов, а также принятие прочих мер по рациональной эксплуатации живых ресурсов (Преамбула и Статья I). Положения Конвенции не применяются к промыслу, проводимому исключительно с целью научных исследований судами, уполномоченными для этой цели государствами-участниками Договора, или к уловам рыб и других морских организмов, полученным в ходе такого промысла. Улов, полученный таким образом, не будет продаваться, выставляться или предлагаться для продажи (Статья XIV).

В соответствии с Договором, государства взяли на себя обязательства:

– участвовать в тесном сотрудничестве, направленном на поддержание и увеличение живых ресурсов Балтийского моря, а также достижение оптимальных уловов и, в частности, на расширение и координацию научных исследований в этих целях,

– разрабатывать и осуществлять организационные и технические мероприятия по сохранению и увеличению живых ресурсов, включая меры по искусственному воспроизводству ценных видов рыб и (или) участие в них финансовыми средствами на равной и справедливой основе, а также принимать другие меры по рациональному и эффективному использованию живых ресурсов (Статья I).

Конвенционный район охватывает воды Балтийского моря и Бельтов, за исключением внутренних вод к западу от линии, соединяющей Хасенор Хэд (Hasenore Head) до точки Гнибен (Gniben Point), и линии от Корсхага (Korshague) до Сподсбиерг (Spodsbierg) и от Гилбиерг Хэд (Gilbierg Head) до Куллен (Kullen) [Статья II(1)]. Дей-

[894] Конвенция вступила в силу в 1974 г. Первоначально участниками Конвенции были Дания, Финляндия, ФРГ, Польша, Швеция и СССР. ЕС присоединился к Конвенции по просьбе Дании и ФРГ вместо их участия в Договоре. С момента своего присоединения ЕС принял на себя все права и обязательства Договаривающихся Государств, предусмотренные Конвенцией, включая право одного голоса и обязательство вносить одну из равных долей в общую сумму бюджета, и обеспечивает строгое выполнение всех обязательств, вытекающих из настоящей Конвенции (Приложение к Статье XVII). На 31 января 2005 г. участниками Конвенции являются Россия и Европейский Союз.

[895] Имеется в виду соглашение Прибалтийских государств от 30 сентября 1973 г., в соответствии с которой была дополнена Преамбула к Конвенции.

ствие Конвенции распространяется на все виды рыб и другие живые морские ресурсы в конвенционном районе.

Для организационного обеспечения выполнения Соглашения создана Международная комиссия по рыболовству в Балтийском море (англ. – International Baltic Sea Fishery Commission), в функции которой входит:

а) координировать управление живыми ресурсами в конвенционном районе путем сбора, обобщения, анализа и распространения статистических данных, касающихся, например, уловов, рыболовного усилия, а также другой информации,

б) содействовать, при необходимости, координации научных исследований и, когда это целесообразно, совместных программ таких исследований в конвенционном районе,

в) подготовка и внесение на рассмотрение государств-участников рекомендаций, основанных на результатах научных исследований.

Комиссия может создавать рабочие группы или другие вспомогательные органы для осуществления своих функций, а также определять их состав и компетенцию (Статья IX). Комиссия может давать рекомендации государствам-участникам Конвенции, которые включают любые меры:

а) по регулированию орудий лова, приспособлений и методов лова,

б) установлению размеров рыбы, которая может быть оставлена на борту судов либо выгружена на берег, либо выставлена или предложена для продажи,

в) установлению запретных периодов,

г) установлению запретных районов,

д) улучшению и увеличению живых морских ресурсов, включая искусственное воспроизводство и трансплантацию рыбы и других организмов,

е) установлению общего допустимого улова или рыболовного усилия по видам, запасам, районам и периодам промысла, включая общие допустимые уловы в районах, на которые распространяется юрисдикция в области рыболовства государств-участников,

ж) контролю за выполнением рекомендаций, имеющих силу для государств-участников,

и) сохранению и рациональному использованию живых морских ресурсов (Статья X).

Каждое государство-участник Договора может назначить в Комиссию не более двух своих представителей и в помощь им экспертов и советников по своему усмотрению. Комиссия избирает из числа своих членов на четырехлетний срок председателя и заместителя председателя, которые могут быть избраны вновь, однако не на два срока подряд. Штаб-квартира Комиссии расположена в г. Варшаве (Статьи V, VI).

Комиссия если не примет другого решения, будет проводить свои сессии, как правило, один раз в два года, устанавливать финансовые правила, готовить двухгодичный бюджет предполагаемых расходов и бюджетные оценки на последующий финансовый период. Взносы в бюджет, включая любой дополнительный бюджет, государства-участники вносят в равных долях. Каждый участник Конвенции имеет один голос в Комиссии. Решения и рекомендации Комиссии принимаются большинством в две трети голосов.

7.2.2. Тихоокеанский регион

В Тихоокеанском регионе существует девять основных международных организаций, осуществляющих управление живыми ресурсами и контроль за сохранением биоразнообразия морской фауны.

Конвенция по учреждению межамериканской Комиссии по тропическому тунцу (англ. – Convention for the Establishment of an Inter-American Tropical Tuna Commission) была подписана в мае 1949 г. в Вашингтоне и вступила в силу в 1950 г., к декабрю 2001 г. распространяет свои положения на 12 стран [896].

Основная цель Конвенции – поддержка популяции желтоперого тунца и скипджека, а также других видов, вылавливаемых судами, ведущими промысел тунца в восточной части Тихого океана. Кроме того, Конвенция направлена на организацию сотрудничества в сборе информации, способствующей обеспечению соразмерности максимально разрешенного улова и сохранения популяции тунца (Преамбула и Статья II).

Для организационного обеспечения соблюдения Соглашения Стороны создали международную организацию – Внутриамериканскую комиссию по тропическому тунцу (англ. – Inter-American Tropical Tuna Commission).

Конвенция по консервации рыболовства палтуса в северной части Тихого океана и Беринговом море (англ. – Convention for the Preservation of the Halibut Fishery of the Northern Pacific ocean and Bering sea) была подписана в Оттаве (Канада) в марте 1953 г. и вступила в силу в октябре того же года. Конвенция связывает обязательствами США и Канаду. Основная задача соглашения – предотвращение истощения запасов палтуса в северной части Тихого океана и Беринговом море. Конвенционным районом признаются водные пространства западного побережья США и Канады, включая побережье Аляски.

С целью организационного обеспечения выполнения Соглашения стороны создали Международную комиссию по тихоокеанскому палтусу (англ. – International Pacific Halibut Commission).

Конвенция о создании южно-тихоокеанского форума по рыболовству (англ. – South Pacific Forum Fisheries agency Convention) была подписана в июле 1979 г. и месяц спустя вступила в силу. 16 стран-участниц[897] подписали этот документ с целью объединения усилий по сохранению морских живых ресурсов региона и в особенности далеко мигрирующих видов.

Стороны Конвенции, признавая юрисдикцию государств в пространствах исключительной экономической зоны, вместе с тем, признают необходимость принятия дополнительных общих усилий по сохранению далеко мигрирующих видов, особенно в районах и периодах максимального промысла.

Государства-участники Конвенции взяли на себя обязательства по координации действий в области рыболовной политики и объединения усилий в области сбора, анализа, оценки и распространения статистической и иной научной информации о ресурсах района распространения положений Конвенции.

В соответствии с указанной целью, было создано Агентство Южно-тихоокеанского форума по рыболовству, штаб-квартира которого размещена в Хониара на Соломоновых островах. Членами Агентства могут быть государства – участники конвенции, а также и иные рекомендованные Комитетом агентства и утвержденные Форумом (Статья II).

В силу положений Статьи VII Конвенции, Агентство наделено следующими функциями:

---

[896] Вануату, Венесуэлла, Коста-Рика, Эквадор, Сальвадор, Франция, Гватемала, Япония, Мексика, Никарагуа, Панама и США.

[897] На декабрь 2001 г.: Австралия, Острова Кука, Микронезия, Фиджи, Кирибати, Маршалловы острова, Науру, Новая Зеландия, Ниуэ, Палау, Папуа Новая Гвинея, Самоа, Соломоновы острова, Тонга, Тувалу и Вануату.

а) сбор, анализ, оценка и распространение сторонам-участникам статистической, биологической информации в отношении живых ресурсов региона и, в особенности, о далеко мигрирующих видах;

б) сбор и распространение сторонам-участникам информации в области управления правового обеспечения процесса сохранения живых ресурсов, осуществляемого другими странами за пределами региона;

в) сбор и распространение сторонам-участникам информации о ценах, стоимости транспортировки и маркетинге рыбопромысловой продукции;

г) обеспечение, по запросам стороны-участника, технических рекомендаций и информации, оказание помощи в развитии рыболовной политики, лицензировании, сборе взносов, а также помощь в надзоре и принудительных действиях по соблюдению законности;

д) установление отношений с аналогичными региональными и международными организациями и выполнение других функций по решению самого Агентства.

В Конвенции отсутствует строгое описание конвенционного района, однако он практически совпадает со статистическими районами FAO 71 и 81.

Конвенция по сохранению южного голубого тунца (англ. – Convention for the Conservation of Southern Bluefin Tuna) была подписана в Канберре (Австралия) в мае 1993 г. и вступила в силу в мае 1994 г.[898]. Основная цель Конвенции – обеспечить через международный менеджмент сохранение и оптимальную утилизацию рыбопромысловых запасов (Статья 3). Конвенция применяется к конкретному виду – голубому тунцу (лат. – Thunnus maccoyii) (Статья 1). Конвенция не содержит четких географических рамок конвенционного района, но предполагает, что ее положения распространятся на все акватории, где стороны могут вести промысел голубого тунца.

Конвенция дает весьма традиционное для договорных источников конца столетия определение «рыболовство», относя к нему не только вылов или промысел любых живых объектов морской фауны, но и любую иную деятельность, ожидаемым результатом которой мог бы явиться вылов или промысел, а также любые иные операции в море по их подготовке или непосредственному обеспечению [Статья 2(b)].

Стороны взяли на себя обязательства сотрудничать в вопросах сбора и обмена данными о промысле и промысловых запасах, включая данные биологического, статистического и иного научного характера в отношении голубого тунца и иных экологически зависимых видов.

С целью организационного обеспечения соблюдения положений Конвенции и в соответствии со Статьей 6 Стороны договорились учредить Комиссию по сохранению южного голубого тунца (англ. – Commission for the Conservation of Southern Bluefin Tuna), которая должна представляться тремя представителями с каждой из сторон и которая ежегодно до 1 августа должна проводить свои сессии. Кворум составляет не менее двух третей ее состава. Правила и процедуры работы Комиссии принимаются и корректируются на ее первом и последующих заседаниях. Комиссия наделяется статусом юридического лица с правом осуществления правоотношений с иными международными организациями.

В случае возникновения между Сторонами спора по поводу толкования или применения Конвенции Стороны обращаются к процедуре взаимных консультаций или прибегают к процедуре переговоров, арбитража и к иным способам мирного разрешения споров (Статья 16). Арбитражная оговорка сделана в приложении к Конвенции и предполагает созыв арбитражного суда по типу ad hoc, состоящего из трех судей. Ис-

[898] Конвенция подписана и ратифицирована Австралией, Новой Зеландией и Японией.

тец называет имя первого судьи, в то время как ответчик в течение сорока дней после этого должен назвать имя второго. После чего в течение 60 дней после объявления имени представителя арбитра ответчика обе стороны назначают третьего судью, становящегося председателем трибунала. Решение принимается большинством голосов.

Соглашение относительно сотрудничества в управлении рыболовством в общих интересах (англ – Nauru Agreement concerning cooperation in the management of fisheries of common interest) было подписано в феврале 1982 г. в Науру (потому еще известное как «Соглашение Науру») и вступило в силу в декабре того же года [899].

Конвенционным районом считается район, совпадающий с пространствами исключительной экономической зоны стран – участниц Договора.

Соглашение направлено на координацию и гармонизацию процесса управления рыболовными ресурсами рыболовных зон, находящихся под юрисдикцией государств – сторон Договора, а также на выработку совместных решений по допуску в указанные районы рыболовных судов других стран, в частности, в том, что касается установления:

а) принципов предоставления приоритетов в принятии заявок на рыболовную деятельность;

б) единых условий получения лицензий для иностранных рыболовных судов;

в) правил размещения наблюдателей на иностранных рыболовных судах и стандартных требований к форме бортовых журналов, предоставляемых компетентным органам власти;

г) стандартов идентификации рыбопромысловых судов. Кроме того, стороны Соглашения взяли на себя обязательства сотрудничать в области координации, мониторинга и надзора за иностранным рыболовством в конвенционном районе за счет сбора и обмена информацией через соответствующие национальные органы, а также по объединению усилий для осуществления принудительных действий по поддержанию установленных правил и процедур (Статья VII).

Организационное обеспечение выполнения конвенционных норм должно осуществлять Агентство Южно-тихоокеанского форума по рыболовству, а ежегодные встречи сторон Соглашения должны следовать за собраниями Рыболовного Комитета упомянутого выше Форума (Статья V).

Соглашение о ловле тунца в восточной части Тихого океана (англ. – Eastern Pacific ocean tuna fishing Agreement) было подписано в марте 1983 г. в Сан-Хосе (Коста-Рика) [900]. Стороны Соглашения договорились установить временный режим управления деятельностью рыбопромысловыми судами, занятыми ловлей тунца в восточной части Тихого океана, основанной на установления порядка предоставления лицензий, гарантирующих рачительную эксплуатацию ресурсов (Статья 1).

Конвенционным районом признается район, формируемый соединением точек, являющихся пересечением параллелей и меридианов, указанных в Статье 2, включая территориальные воды в 12 морских миль и ИЭЗ в 200 морских миль государств – участников Соглашения.

Объектом Соглашения являются практически все известные представители семейства тунцовых. Для организационного обеспечения управления ресурсами Стороны договорились учредить Совет по применению Соглашению. Совет должен состоять

[899] На декабрь 2001 г. участниками соглашения являются Микронезия, Кирибати, Маршалловы острова, Науру, Палау, Папуа Новая Гвинея, Соломоновы острова, Тувалу.

[900] При подписании участниками являлись Коста-Рика, Панама и США.

из представителей Сторон Соглашения или представителей, являющихся членами Американской Комиссии по тунцу (IATTC).

Упомянутый Совет наделяется следующими полномочиями:

1) осуществлять выдачу лицензий и устанавливать размер сбора за эту услугу;

2) определять национальный орган, могущий выдавать лицензии в соответствии с Соглашением;

3) назначать директора и обеспечить его необходимыми денежными средствами для выполнения своих обязанностей;

4) утверждать проект бюджета;

5) запрашивать доклады от любого компетентного международного органа или организации о состоянии запасов тунца в конвенционном районе и использовать полученную информацию для эффективного управления ресурсами;

6) устанавливать правила для эффективного применения Соглашения;

7) корректировать границы конвенционного района в соответствии с рекомендациями Директора.

Если на основании полученной научной информации Совет решит установить меры по консервации вылова тунцовых, государства-участники должны прибегнуть к консультациям. До принятия согласованного решения Совет может ввести временные меры рекомендательного характера в отношении консервационных требований.

Договор между правительствами Канады и США относительно тихоокеанского лосося (англ. – Treaty Between the Government of Canada and the Government of the United States of America concerning Pacific salmon) был подписан 28 января 1985 г. в Оттаве (Канада) и вступил в силу 18 марта 1985 г.

Основная цель Соглашения – объединить усилия в области научных исследований и установить сотрудничество в управлении с целью увеличения популяции тихоокеанского лосося. Описание конвенционного района в соглашении отсутствует. В соответствии с Соглашением Стороны взяли на себя обязательства:

а) предотвращать истощение промысловых запасов;

б) обеспечить получение выгоды эквивалентной продуцированию лосося в своих водах.

Соглашение содержит также положения о программах увеличения популяции лосося (Статья V), особенностях промысла в водах рек Фразер (англ. – Fraser River) (Статья VI) и Юкон (англ. – Yukon River) (Статья VIII), а также трансграничных реках (Статья VII).

Для решения указанных задач Стороны учредили Комиссию по тихоокеанскому лососю (Pacific Salmon Commission), состоящую из двух секций – канадской и американской. Комиссия наделяется статусом юридического лица и полномочиями, необходимыми для выполнения возложенных на нее функций, и вправе делать рекомендации по предмету заключенного Соглашения. Комиссия состоит из не более чем восьми членов (по четыре от каждой Стороны). Каждая Сторона вправе назначить еще по четыре «комиссионера» (англ. – commissioner), могущих принимать участие в заседаниях, в случае отсутствия одного из членов комиссии из «первой четверки» [Статья 2(3)].

30 июня 1999 г. США и Канада обменялись нотами, в соответствии которыми согласились принять дополнительное соглашение, в соответствии с которым внести в ранее принятое Соглашение ряд изменений, в частности:

1) изменены положения Приложений I и IV;

3) установлены новые северные границы миграции горбуши;

4) изменены условия формирования Фонда восстановления и увеличения популяции в трансграничных реках и реках, примыкающих к северной и южной границам;

5) определен новый подход к сотрудничеству в области научных исследований;

6) положения относительно сотрудничества в области управления ресурсами лосося, средой обитания которых является конвенционный район, излагаются в редакции дополнения Е.

Правительства США и Канады приняли на себя обязательства по имплементации положений соглашения и дополнений 1999 г. в национальные правовые нормы. Соглашение продлено до 31 декабря 2008 г. за исключением изменений, внесенных в дополнение IV главы 4 относительно нереста розовой горбуши (англ. – Pink Salmon) в районе рек Фразер и Сокэуей (англ. – Sockeye), которое продлено до 31 декабря 2010 г.

Договор о рыболовстве между правительством США и правительствами островных государств Тихого океана (англ. – Treaty on Fisheries between the governments of certain Pacific island states and the government of the United States of America) был подписан в апреле 1987 г. в Порте Моресби (Папуа-Новая Гвинея) и вступил в силу в июне 1988 г. В связи с тем что срок его действия истек 14 июня 1993 г., оно было пролонгировано еще на 10 лет.

Цель заключения Договора в максимизации прибыли от развития рыбопромысловых ресурсов в ИЭЗ и рыболовных зонах государств-участников, а также в регламентации рыбопромысловой деятельности рыболовных судов США в зонах национальной юрисдикции островных государств Тихого океана.

Под рыбопромысловой деятельности понимается:

а) попытка поиска или поиск; попытка вылова или вылов рыбы;

б) любая другая деятельность, результатом которой являются определение места нахождения косяка или скопления рыбы, а также ее вылов;

в) установка электронных устройств (включая буи), с помощью которых можно определять местонахождение рыбы;

г) любые операции на море, прямо или косвенно связанные с подготовкой к осуществлению вышеописанных действий, включая использование авиации, за исключением полетов по поиску и спасанию на море, спасанию судна или оказанию помощи заболевшему члену экипажа.

Конвенционным районом признаются водные пространства севернее 60 градуса южной широты и восточнее 90° в.д., а также иные водные пространства, ограниченные линиями, соединяющими соответствующие точки [901].

В соответствии с Договором, правительство США соглашается сотрудничать с правительствами островных тихоокеанских государств по вопросам рыболовства и оказывать техническую и экономическую помощь для увеличения доходов от развития рыболовных ресурсов (Статья 2).

Статья 3 допускает осуществление американскими судами рыболовной деятельности на основании лицензий, полученных с учетом процедур, изложенных в приложении II[902] и в соответствии с правилами и условиями, предусмотренными Приложением I к Договору.

Правительство США взяло на себя обязательства по осуществлению мер по лицензированию, а также по контролю и принятию мер по принуждению к соблюдению положений Договора.

Правительства тихоокеанских островных государств в водах, находящихся под их юрисдикцией, могут принимать меры по принуждению иностранных судов к соблюдению положений Договора и берут на себя обязательства незамедлительно сооб-

[901] Координаты которых указаны в Статье 1(j) Договора.

[902] За исключением случаев, когда судно тральным методом занято ловом тунца в районах открытого моря.

щать правительству США в случае ареста американского рыболовного судна или о принудительных мерах принятых в отношении его экипажа. Упомянутые члены экипажа после внесения соответствующего залога или иных мер обеспечения должны быть незамедлительно освобождены [Статья 5(3)].

Для разрешения споров между США и страной –участницей Договора, Стороны должны прибегать к консультациям (в случае обращения одной из Сторон, другая должна отреагировать в течение 60 суток) или обращаются к процедурам арбитражного трибунала (не позднее 120 суток после обращения к другой Стороне с предложениями вступить в консультации) (Статья 6). Арбитражным регламентом в этом случае должен быть арбитражный регламент UNCITRAL, если стороны не договорятся о другом. Правительства США и другой стороны вправе предложить по арбитру, а третий председательствующий арбитр должен быть установлен в соответствии с соглашением сторон. Если такого договора достичь не удается, арбитр устанавливается Генеральным секретарем постоянного арбитражного суда в Гааге.

Заседания арбитражного суда проводятся в Порт Моресбу или в ином месте тихоокеанского региона, его решения окончательно и осуществлено публично (если стороны не договорятся об ином) [Статья 6(4)].

Соглашение по созданию Восточно-тихоокеанской комиссии по тунцу (англ. – Agreement Creating the Eastern Pacific Tuna Fishing organization) было подписано в Лиме, в июле 1989 г. Для того чтобы Соглашение вступило в силу, необходимо, чтобы оно было ратифицировано, как минимум, четырьмя государствами-участниками[903].

Стороны заключили, указанное Соглашение, исходя из того, что восточно-тихоокеанские страны имеют различный уровень развития в области рыболовства тунца и с целью осуществления международного сотрудничества в области повышения технических и возможностей за счет передачи технологий. Страны – участники договорились обеспечить:

1) сохранение и оптимальную утилизацию далеко мигрирующих видов;

2) передачу технологий и осуществлять помощь в развитии рыбопромысловых возможностей и инфраструктуры восточно-тихоокеанских латиноамериканских стран, находящихся в невыгодном географическом положении.

В соответствии с дополнением 2, предметом Соглашения являются рыбы семейства тунцовых[904].

Конвенционным районом признаются водные пространства тихоокеанского региона между меридианом 145° з.д. и восточным латиноамериканским побережьем. В рамках указанного района, в пределах 200 миль от побережья, прибрежные государства могут временно закрывать промысловые сезоны. Основой принятия решения на закрытие сезона могут явиться результаты научных исследований, предпринятые для сохранения живых ресурсов в конвенционном районе.

Для организационного обеспечения выполнения Соглашения Стороны создали Восточно-тихоокеанскую организацию по рыболовству тунца (англ. – the Eastern Pacific Tuna Fishing Organization), со штаб-квартирой в Гуаякуил (Guayaquil), Эквадор.

Организация наделена статусом юридического лица и правом вступать от имени стран – участников Соглашения в правоотношения с другими международными организациями.

---

[903] Соглашение подписано Эквадором, Сальвадором, Мексикой, Никарагуа и Перу.

[904] Практически все основные виды (лат. – Thunnus albacares, Katsuwonus pelamis, Thunnus thynnus, Thunnus maccoyli, Thunnus alalunga, Thunnus obesus).

Основной задачей организации является достижение через международное сотрудничество наилучших результатов в сохранении, защите и оптимальной утилизации далеко мигрирующих видов в конвенционном районе за счет изучения биологических, экологических, биометрических и динамических условий существования живых ресурсов. Организация также должна разрабатывать и принимать меры, необходимые для поддержания промысловых запасов на уровне, достаточном для устойчивого улова, и обеспечить минимизацию случайных потерь морских млекопитающих из-за промысловой деятельности рыболовных судов (Статья 2).

Одной из основных функций Организации является выдача лицензии или разрешения на промысел. Заявление на получение указанных документов могут быть направлены исполнительному секретарю организации или разрешение или лицензию на рыболовство в пределах 200 миль от побережья выдает национальный орган власти, юрисдикция которого распространяется на конкретные водные пространства. Исполнительный секретарь Организации выдает международное разрешение или лицензию на рыболовство в водах открытого моря, входящие в конвенционный район [Статья 16(3)].

Конвенция о запрещении рыболовства с применением протяженных дрифтовых рыболовных сетей в южной части Тихого океана (англ. – Convention for the Prohibition of Fishing with Long Driftnets in the South Pacific (and protocols) была подписана в Веллингтоне (Новая Зеландия) в ноябре 1989 г. после принятия в июле того же года Декларации Южно-тихоокеанского форума в Тарауа (Tarawa). Конвенция вступила в силу в мае 1991 г. Участниками Конвенции являются 13 государств[905].

Цель заключения Конвенции – минимизация ущерба морским живым ресурсам от рыболовства с применением пелагических дрифтовых рыболовных сетей и снижение уровня навигационных опасностей.

Конвенционным районом признаются пространства между 10° с.ш. и 50° ю.ш. и меридианами 130° в.д. и 120° з.д., включающие воды, находящиеся под юрисдикцией государств – участников Соглашения (Статья 1).

Под «дрифтовой сетью» Конвенция понимает жаберную или иную сеть или их комбинацию, дрейфующую на поверхности или на глубине, длиной более 2,5 километров и которая улавливает и опутывает рыбу сетевым такелажем [Статья 2 (b)].

Конвенция к «рыболовной деятельности с помощью дрейфующих сетей» относит как лов, так и его попытки с помощью указанных выше сетей, а также иную деятельность, результатом которой предполагается получение улова, включая поиск промысловых косяков с помощью электронного оборудования и выставления радиобуев, использования летательных аппаратов и осуществление морских операций по снабжению рыболовных судов, занятых в промысловой деятельности указанным выше способом.

Каждый участник Конвенции взял на себя обязательства по запрещению физическим лицам и судам, находящимся под их юрисдикцией, осуществлять дрифтерный лов в конвенционном районе. К другим мерам, осуществляемым в рамках Конвенции по недопущению лова дрифтовыми сетями, следует отнести запрет:

– на транспортировку и выгрузку в порту улова, полученного таким способом;

---

[905] Подписали и ратифицировали Конвенцию Австралия, Острова Кука, Федеральные штаты Микронезии, Фиджи, Кирибати, Науру, Новая Зеландия, Самоа, Соломоновы острова, Токелау. Подписали, но не ратифицировали Конвенцию Франция, Маршалловы острова, Тувалу, Ниу, Палау, Тонга и Вануату. США подписали и ратифицировали Конвенцию, а также Протокол 1. Канада и Чили не подписывали Конвенцию, но подписали и ратифицировали Протокол 2.

– импорт рыбы, добытой дрифтовым способом, или рыбопродуктов, полученных из нее;

– использование портового оборудования или иной портовой инфраструктуры для судов, занятых в таком виде рыболовства;

– размещение дрифтовых орудий лова на промысловых судах.

С целью организационного обеспечения соблюдения Конвенции создана международная организация Агентство рыболовный форум (англ. – Forum Fisheries Agency) [906], которому делегированы следующие функции:

а) сбор, подготовка и распространение информации о деятельности по дрифтерному рыболовству в конвенционном районе;

б) содействие в организации научного анализа исследований по воздействию дрифтерного лова на промысловые запасы в конвенционном районе;

в) подготовка ежегодных докладов обо всех известных случаях дрифтерного лова и мерах по применению положений Конвенции и принятых к ней Протоколов (Статья 6).

К Конвенции принято два протокола. Первый обязывает Стороны запретить физическим лицам и промысловым судам, находящимся под их юрисдикцией, дрифтерный лов; определяет необходимость предоставления FFA нужной информации (Статья 3) и делает необходимым сотрудничество государств-участников по развитию и применению мер по сохранению и управлению запасами южно-тихоокеанского скипджека (англ. – South Pacific albacore tuna) в конвенционном районе (Статья 4).

Протокол II содержит положения по применению Конвенции (Статья 1), по запрету физическим лицам и судам Сторон использовать дрифтерные сети в конвенционном районе (Статья 2); по противодействию дрифтерной ловли (Статья 3), передаче необходимой информации FFA (Статья 4), мерам по принуждению соблюдения Договора (Статья 5) и порядку выхода из обязательств по данному протоколу (Статья 6).

Стороны Договора могут предпринимать необходимые меры для принуждения соблюдения положений Конвенции, включая исключение из Регионального регистра иностранных рыболовных судов (англ. – Regional Register of Foreign Fishing Vessels), который ведется FFA (Статья 4).

Договор о сотрудничестве в области контроля и обеспечения законности рыболовной деятельности в южно-тихоокеанском регионе (англ. – Niue Treaty on Cooperation in Fisheries Surveillance and Law Enforcement in the South Pacific Region) был подписан 9 июля 1992 г. в г. Хониара (Соломоновы острова) и вступил в силу 20 мая 1993 г. [907].

Основная цель Договора – осуществление сотрудничества в вопросах принуждения рыболовных правил и законов Сторон и развитие согласованных региональных процедур по контролю за рыболовством и обеспечения законности при его осуществлении (Статья 3).

Конвенционным районом считаются воды ИЭЗ сторон в центральной и западной частей Тихого океана. Нормы Конвенции распространяются на все объекты живых организмов.

Применительно к Конвенции, под «рыболовством» понимается любая деятельность, связанная с подготовкой, поиском (с использованием электронной техники и

---

[906] Далее – FFA.

[907] Договор подписан Новой Зеландией, Токелау (Tokelau) и Тувалу; подписан и ратифицирован Австралией, Островами Кука, Федеральными штатами Микронезии, Фиджи, Карибати, Науру, Маршалловыми островами, Ниу, Палау, Папуа-Новая Гвинеей, Самоа, Соломоновыми островами, Тонга и Вануату.

авиации), ловом и транспортировкой улова, а «рыболовное судно» означает любое плавучее средство, оборудованное или обычно используемое для рыболовства (Статья 1). В рамках Конвенции специального органа не создавалось, однако, Стороны согласились действовать в организационных рамках южно-тихоокеанского Агентства рыболовный форум – SPFFA (англ. – South Pacific Forum Fisheries Agency) (Статья 9).

Государства-участники взяли на себя обязательства по обмену информацией, в частности в том, что касается:

а) национальных правил, регламентирующих рыболовство;

б) нахождения и перемещения рыболовных судов под их флагом;

в) наличия лицензий на иностранных судах, осуществляющих промысловую деятельность в конвенционном районе;

г) предпринимаемых мерах по контролю рыболовства и поддержанию законности (Статья V).

Государства – участники Конвенции договорились, что будут осуществлять сотрудничество в обеспечении соблюдения законности осуществления рыболовства в конвенционном районе за счет:

– согласования процедур по понуждению соблюдения Конвенции;

– сотрудничества по унификации национальных законов, регламентирующих регулирование рыбопромысловой деятельности;

– недопущения деятельности в конвенционном районе рыболовных судов, не имеющих оформленной установленным порядком лицензии (за исключением регистрации судна в Региональном регистре иностранных рыболовных судов, ведущемся SPFFA);

– обеспечения наличия на борту промыслового судна идентификационных знаков, установленных Конвенцией[908] и хорошо наблюдаемых в море и различимых с воздуха.

Судно-нарушитель может быть остановлено и досмотрено как в водах, находящихся под юрисдикцией государства флага корабля, занятого контролем рыболовства, так и в пределах архипелажных вод или вод ИЭЗ другого государства – участника Конвенции. Судно-нарушитель может быть также отконвоировано в соответствующий порт и арестовано. В указанных случаях процедуры остановку, досмотра и задержания будут соответствовать нормам, установленным государством флага судна, осуществившего меры пресечения (Статья VI).

Сторона Договора вправе запросить другое государство-участника, удерживающего физическое лицо или оборудование (включая судно) под арестом за нарушения положений Конвенции, в оказании помощи в привлечении нарушителя к ответственности. Стороны могут согласовать процедуры по защите обвиняемых, адекватные существующим в судебном процессе страны, гражданином или подданным которой является нарушитель [Статья VII(3)].

Если район, в котором имело место нарушение, является спорным с точки зрения распространения на него режима национальной юрисдикции того или иного государства, то его статус определяется исходя из принципов Договора о рыболовстве между правительствами отдельных островных Тихоокеанских стран и правительством США от 2 апреля 1987 г. [Статья VII(4)].

Разногласия между Сторонами Договора разрешаются путем консультаций.

---

[908] Идентификационные знаки для судов и летательных аппаратов установлены в Приложении, а для офицеров, осуществляющих меры по контролю за рыболовством, – в Приложении 2.1 к Конвенции.

Директор SPFFA по запросу трех или более участников должен созвать (не позднее чем за 90 дней после получения запроса) совещание по обсуждению возникшей проблемы (Статья IX). Процедуры обсуждения и принятия решений адекватны тем, что установлены в SPFFA.

Конвенция о сохранении анадромных видов в северной части Тихого океана (англ. – Convention for the Conservation of Anadromous stocks in the North Pacific ocean) было подписано 11 февраля 1992 г. в Москве и вступило в силу 16 февраля 1993 г.[909].

Основная цель Конвенции – обеспечить сохранность анадромных видов[910] в конвенционном районе, который определен как водные пространства северной части Тихого океана, к северу от параллели 33° с.ш. за пределами 200 миль от исходных линий, от которых отмеряются территориальные воды прибрежных государств (Статья I).

Для организационного обеспечения применения положений Конвенции создана Комиссия по анадромным видам северной части Тихого океана (англ. – North Pacific Anadromous fisheries Commission), которая наделена следующими полномочиями:

а) рекомендовать участникам меры по сохранению анадромных и экологически сопоставимых видов в конвенционном районе, включая меры по минимизации несанкционированного вылова анадромных запасов;

б) обеспечить обмен информации о любой деятельности, связанной с рыбопромысловой активностью;

в) определять и предлагать сторонам – участникам Конвенции виды и объемы санкций по противодействию нарушениям ее положений;

г) осуществлять оценку действий по обеспечению законности выполнения положений Конвенции (Преамбула, Статьи III, VIII и IX).

21 февраля 1998 г., придавая важное значение дальнейшему развитию сотрудничества в сохранении, рациональном использовании и воспроизводстве живых ресурсов, включая сотрудничество в защите морской среды, желая определить условия промысла временного характера на коммерческой основе японскими рыболовными судами в морском районе, у островов Итуруп, Кунашир, Шикотан и Хабомаи, а также сохранения, рационального использования и воспроизводства живых ресурсов в этом морском районе. Стороны также согласились[911] с тем, что:

– промысел живых ресурсов японскими рыболовными судами в указанном морском районе должен производится в соответствии с Меморандумом о понимании, ежегодно заключаемым между Организациями обеих Сторон, об определении которых они уведомляют друг друга по дипломатическим каналам (Статья 2);

– Япония принимает меры, согласно своим законам и правилам, с тем чтобы упомянутой выше японской организацией осуществлялась оплата в связи с промыслом, сохранением и воспроизводством живых ресурсов;

– будут прилагать усилия для развития сотрудничества в области двусторонних рыболовных отношений в целом, включая обмен информацией о тенденциях рыночных цен на объекты вылова и переработку объектов вылова (Статья 3);

– осуществляемая в соответствии с Соглашением деятельность и меры по его выполнению, равно как и связанные с ними любые деятельность и меры, не должны рас-

---

[909] Участники: Канада, Япония, Россия и США.

[910] Нормы Конвенции распространяются, в частности, на большинство видов лосося (англ. – chum salmon, coho salmon, pink salmon, sockeye salmon, chinook salmon, cherry salmon and steelhead trout) (Приложение, часть I).

[911] Соглашение между Правительствами РФ и Японии «О некоторых вопросах сотрудничества в области промысла морских живых ресурсов», вступило в силу 21 мая 1998 г.

сматриваться как наносящие ущерб позициям и точкам зрения любой из Сторон по вопросам взаимных отношений (Статья 6).

По мнению экспертов и некоторых российских законодателей [912], указанное Соглашение содержит ряд недостатков, не позволяющих эффективно решать вопросы рыбопромысловой деятельности. Так, в Соглашении не предусмотрено осуществление соответствующими органами государственной власти РФ эффективного контроля за японскими судами, осуществляющими промысел морских живых ресурсов в российском территориальном море. Практика реализации Соглашения показала также, что оно не решает проблему браконьерства в морском районе, определенном в Соглашении, о чем свидетельствуют участившиеся случаи укрывательства судов, уличенных в браконьерстве, в том числе российских, в территориальном море Японии и в японских портах [913].

Конвенция по сохранению и управлению запасов палтуса в центральной части Берингова моря (англ. – Convention on the Conservation and Management of Pollock resources Central Bering sea) было подписано в Вашингтоне (США) 16 июня 1994 г. и вступило в силу 8 декабря 1995 г. Государства – участники Конвенции[914] взяли на себя обязательства:

1) установить международный режим консервации, управления и оптимальной утилизации запасов палтуса в конвенционном районе;

2) объединить усилия по восстановлению популяции палтуса в Беринговом море;

3) сотрудничать в сборе и изучении фактической информации относительно палтуса и других морских живых ресурсов в Беринговом море (Статья II).

Конвенционным районом признаются морские пространства открытого моря в Беринговом море за пределами ИЭЗ прибрежных государств (Статья I). Кроме морских пространств, отдельные Статьи и приложения к Договору достаточно подробно детерминируют деятельность Сторон в трансграничных реках.

Организационное обеспечение соблюдения Договора осуществляется в рамках ежегодных Конференций сторон и заседаний Научного и Технических комитетов (Статья III).

Конференция уполномочена Сторонами:

– устанавливать объем разрешенного допустимого улова палтуса в конвенционном районе;

– устанавливать национальные квоты вылова;

– утверждать меры по сохранению и управлению ресурсов в конвенционном районе;

– утверждать план работы Ученого и Технического комитетов;

– получать и обобщать данные о нарушениях положений Конвенции;

– устанавливать условия рыбопромысловых операций и определять сферу совместных научных исследований по изучения живых ресурсов конвенционного района;

– обсуждать совместные меры по обеспечению соблюдения законности в конвенционном районе (Статья IV).

---

[912] См., например, парламентский запрос Председателю Правительства РФ, принятый постановлением Государственной Думы Федерального Собрания РФ от 26 апреля 2001 г. № 1485-III ГД.

[913] В Соглашении имеются и другие существенные юридические изъяны, в частности, в нем не закреплены обязательства Японии по соблюдению российского законодательства, действующего в районе промысла морских живых ресурсов [913]; нет прямого указания, что японские рыболовные суда могут осуществлять промысел морских живых ресурсов в территориальном море России. Более того, при определении района рыбного промысла в Соглашении используется японское обобщающее название островов Малой Курильской гряды – Хабомаи.

[914] Китай, Япония, Корея, Польша, Россия и США.

Каждая Сторона Конференции имеет один голос. Процедурные вопросы решаются на условии консенсуса, прочие вопросы большинством голосов (Статья V).

Государства – участники Конвенции могут осуществлять меры по принуждению соблюдения положений Конвенции за счет остановки, досмотра и задержания судов, плавающих под тем же флагом, что и задержанное судно.

Любой спор сторон относительно толкования или применения Конвенции решается с помощью консультаций или путем выбора иного средства по выбору спорящих Сторон (Статья XIII).

Конвенция о сохранении и управлению далеко мигрирующих видов в Западной и Центральной части Тихого океана (англ. – Convention on the Conservation and Management of highly migratory fish stocks in the Western and Central Pacific ocean) было подписано в Гонолулу 5 сентября 2000 г. [915].

Основная цель Договора – обеспечить через эффективный менеджмент, долгосрочное сохранение и рачительную эксплуатацию далеко мигрирующих видов в западной и центральной частях Тихого океана. Указанные виды соответствуют перечисленным в Приложении 1 к КМП-82.

Конвенционным районом признаются пространства, образованные водами Тихого океана к югу и востоку от линии: от южного побережья Австралии, вдоль меридиана 141° в.д. до его пересечения с параллелью 55° ю.ш. и далее вдоль нее до пересечения с меридианом 150° в.д., далее на юг вдоль его пересечения с параллелью 60° ю.ш. и далее на восток вдоль этой параллели до пересечения с меридианом 130°, затем вдоль этого меридиана на запад до его пересечения с параллелью 4° ю.ш., вдоль нее до пересечения с меридианом 150° з.д. и далее на север вдоль этого меридиана (Статья 3).

Конвенция устанавливает обязанности государства флага судна, занятого в промысловой деятельности, условия осуществления рыболовства, учета промысловых судов и требования, предъявляемые к каждому судну, занятому промыслом, а также обязанности порта по контролю за рыболовством, в частности:

1) каждый ее член должен предпринять меры, которые необходимы для обеспечения того, чтобы каждое рыболовное судно под его флагом:

а) соответствовало требованиям, установленным Конвенцией и что такие суда не будут вовлечены в незаконную деятельность; и

б) не осуществляло противоправных действий в пространствах, находящихся под национальной юрисдикцией;

2) ни одно судно не должно заниматься промысловой деятельностью без соответствующего разрешения (лицензии);

3) условия, на которых выдается упомянутое разрешение, должны определяться каждым членом Комиссии[916], в соответствии с положениями Конвенции (Часть V).

Оператор[917] каждого промыслового судна, которому предоставлено право осуществлять рыболовство в конвенционном районе, должен обеспечить соответствие такого судна условиям лицензии, выданной компетентным национальным органом. Кроме того, оператор промыслового судна должен обеспечить соблюдение всех националь-

---

[915] Участниками Конвенции являются Австралия, Вануату, Острова Кука, Федеральные штаты Микронезии, Острова Фиджи, Маршалловы острова, Новая Зеландия, Ниуе, Палау, Папуа Новая Гвинея, Филиппины, Самоа, Соломоновы острова, Тайвань (5 сентября 2000 г.), Тонга, Тувалу и США.

[916] Здесь и далее имеется в виду Комиссия по консервации и управлению далеко мигрирующих видов, учрежденная на основании положений Конвенции.

[917] Применительно к Конвенции, «оператор» означает любое лицо, которое ответственно за управление или контроль за промысловым судном, включая судовладельца, шкипера (капитана) или фрахтователя (англ. – charterer).

ных законов государства, в водах которого это судно осуществляет промысловую деятельность, включая прием на борт наблюдателей, предоставление к осмотру самого судна, орудий лова, экземпляров улова и судовой документации. Предоставление наблюдателю(-ям) или любому лицу, уполномоченному Комиссией, помещений на судне, медицинской помощи и пищи осуществляется на средства оператора или правительства государства, под флагом которого он плавает.

Разрешение на промысловую деятельность, выданное государством флага судна, любая лицензия, выданная государством – членом Конвенции, или их надлежаще заверенные копии, должны постоянно находиться на борту судна и представляться по требованию официально уполномоченного Комиссией лица [Приложение III, Статья 6(1)]. Шкипер (капитан судна) должен незамедлительно следовать всем указаниям упомянутого лица, включая требования по остановке, переходу в безопасный район, оказание помощи в безопасной высадке на борт, инспекции судна, документации, орудий лова, иного оборудования и улова, имеющегося на борту [Приложение III, Статья 6(2)].

Судно должно иметь маркировку в соответствии со стандартами, установленными FAO, и специальную маркировку, установленную Комиссией, применительно к деятельности в конвенционном районе [Приложение III, Статья 6(3)].

Оператор должен обеспечить судно приемо-передающей установкой для мониторинга сигналов срочности и бедствия на частотах: 2182 кГц (КВ диапазон) и 156,8 МГц (канал 16, УКВ диапазон) и действующей копией Международного Свода сигналов. Если судно, не имеющее лицензии и разрешение на рыболовство, следует через конвенционный район или находится в нем, его орудия лова и иное промысловое оборудование должно находиться в состоянии, при котором невозможно осуществлять промысловую деятельность (Приложение III, Статьи 4–6).

С целью организационного обеспечения соблюдения положений Конвенции, создана Комиссия по консервации и управлению далеко мигрирующих видов, включая согласительный, научный и технический комитеты. Комиссия наделена статусом международного юридического лица (англ. – international legal personality) и юридической способностью, необходимой для исполнения своих функций.

Стороны согласились, что в компетенции Комиссии будут находиться следующие вопросы:

а) утверждение мер по долгосрочному и рачительному использованию далеко мигрирующих видов, исключению избыточного лова и установление ТАС;

б) обеспечение базирования таких мер на результатах научных исследований;

в) применение предупредительных мер и приемлемых международно-согласованных стандартов, рекомендуемой практики и процедур;

г) оценивание влияние рыболовства, другой человеческой деятельности и экологических факторов на целевые, нецелевые запасы и виды, принадлежащие к той же экосистеме или зависимые или имеющие отношение к целевым запасам;

д) утверждение мер по минимизации загрязнения, в том числе и с промысловых судов, а также исключение лова нецелевых видов и использования неэкологичных орудий лова;

е) защиты биоразнообразие морской среды;

ж) сбор и обобщение данных относительно рыболовной деятельности в конвенционном районе;

з) мониторинг позиций рыбопромысловых судов;

и) принятие мер по понуждению к соблюдению конвенционных норм (Статья 5)

Каждый член Комиссии должен вести рыбопромысловых судов, которым предоставлено право на деятельность в конвенционном районе. Комиссии, [918] относительно каждого промыслового судна, задействованного в конвенционном районе, должна представляться следующая информация:

1) название судна (в том числе предыдущее, если было), регистрационный номер и порт приписки;

2) имя и адрес владельца(-цев);

3) имя и гражданство капитана;

4) предыдущий флаг (если был);

5) международный радиопозывной;

6) количество и тип судовой радиоустановки (номера телефонов INMARSAT, или иных спутниковых телефонных номеров);

7) цветная фотография судна;

8) место и время постройки;

9) тип судна;

10) нормальное количество экипажа;

11) метод(-ы) промысла;

12) длина;

13) осадка;

14) ширина;

15) водоизмещение (гросс регистровых тонн);

16) мощность энергетической установки;

17) основание разрешения на промысел, выданное государством флага;

18) транспортные возможности, включая тип холодильника, объем и количество хранимой рыбы.

Там, где есть достаточно оснований полагать, что промысловое судно в открытом море занято в незаконном рыболовстве, государство флага должно предпринять незамедлительное расследование этого события и сотрудничать с государством, предпринявшим меры по принуждению судна к соблюдению правил рыболовства, установленных в районе, включая высадку и инспекцию судна. [919]

Меры, могущие быть принятыми портом в целях сохранения живых ресурсов в конвенционном районе, изложены в Статье 27. Они, в частности, включают право порта отказать в заходе промысловому или транспортному судну, нарушившему правила рыболовства, осуществить досмотр судна, судовых документов, орудий лова и самого улова, запретить судну выгрузку улова или его перегрузку на другое судно и осуществить иные меры, принятые Комиссией.

Предпринимаемые меры по сохранению и управлению живыми ресурсами в открытом море не должны противоречить нормам национального законодательства, распространяющимся на пространства, находящиеся под национальной юрисдикцией.

Члены Комиссии обязаны сотрудничать в установлении сопоставимых мер на национальном и международном уровнях. Особое внимание уделяется тем районам открытого моря, которые полностью или частично окружены ИЭЗ прибрежных государств и подпадают под положения Статьи 61 КМП-82 (Статья 8).

---

[918] В соответствии с Приложением IV.

[919] В соответствии со Статьей 26 Конвенции, Комиссия должна разработать процедуры высадки на досматриваемое судно и проведения инспекции.

Для целей эксплуатации, сохранения и управления далеко мигрирующими видами в морских пространствах, находящихся под национальной юрисдикцией, функции Комиссии заключаются в следующем:

а) определение ТАС и максимальных рыболовных усилий в конвенционном районе;

б) обеспечение сотрудничества и координации усилий между участниками для сохранения и управления далеко мигрирующими видами;

в) утверждение мер по сохранению живых ресурсов и принятие рекомендаций по использованию не целевых объектов лова, зависимых от целевых с целью восстановления их популяций;

г) утверждение стандартов для сбора, уточнения и временного обмена данными о рыболовстве далеко мигрирующих видов в конвенционном районе, в соответствии с приложением I, являющемся неотъемлемой частью Соглашения;

д) обобщение и распространение точных и полных статистических данных для обеспечения наилучшей научной информации, с учетом соблюдения в необходимых случаях, конфиденциальности;

е) получение и обобщение научных рекомендаций, оценка положения запасов, проведение исследований и распространение полученных результатов;

ж) развитие критериев для определения ТАС и максимальных рыболовных усилий в конвенционном районе;

з) утверждение минимальных общерекомендованных международных стандартов для осуществления промысловой деятельности;

и) учреждение соответствующего механизма сотрудничества для мониторинга, контроля и поддержке законности, включая систему мониторинга за положением промысловых судов (англ. – vessel monitoring system);

к) получение и оценка экономической и иной информации, имеющей отношение к работе Комиссии;

л) одобрение средств, посредством которых новые члены Комиссии намерены защищать свои рыболовные интересы.

м) утверждение правил процедуры рассмотрения бюджета;

н) утверждение проектов бюджета Комиссии;

о) распространение способов мирного разрешения споров;

п) рассмотрение любых иных вопросов, находящихся в компетенции Комиссии и утверждение любых мер или рекомендаций необходимых для достижения целей Конвенции.

Для осуществления вышеприведенных функций Комиссия может определять: количество улова любых видов или запасов; ограничения рыбопромысловых возможностей, включая количество занятых в промысле судов, их размеры и типы; районы и периоды осуществления промысла; размеры рыб, разрешенных к вылову; технологию и орудия промысла, могущие быть использованными; отдельные районы или субрайоны для промысла.

При установлении ТАС Комиссия должна исходить из величины запасов и интенсивности рыболовства; исторически сложившемся уровне улова и интересов в рыбопромысловой деятельности, сложившихся из рыболовной практики в конкретном районе; потребностей малых островных государств.

Для обеспечения своей работы Комиссия вправе учредить и дополнительные органы, необходимые для осуществления ее функций. В частности, научный и технический комитеты (Статья 11) и секретариат (Статья 15).

Рамочное Соглашение о сохранении живых ресурсов открытого моря южной части Тихого океана (англ. – Framework agreement for the conservation of living marine resources on the High seas of the South Pacific)[920] было подписано в Сантьяго 14 августа 2000 г.

Декларативной основой Соглашения явилась Сантьягская Декларация 1952 г., провозгласившая суверенные права прибрежных южной части Тихого океана латиноамериканских государств на пространства в 200 морских миль от их побережья. Заключая Соглашение, стороны[921] также исходили из общего понимания того обстоятельства, что эксплуатация морских ресурсов за пределами зон национальной юрисдикции несет в себе угрозу рациональному использованию этих ресурсов.

Соглашение применяется исключительно к пространствам открытого моря юго-восточной части Тихого океана, расположенным вдоль меридиана 120° з.д. между параллелями 5° с.ш. и 60° ю.ш. (Статья 3).

Положения Договора распространяются на все виды живых ресурсов, включая далеко мигрирующие виды (англ. – straddling and highly migratory fish stocks). Специальные объекты регулирования должны определяться в качестве «высоко приоритетных» (англ. – high-priority) и быть сведены в приложение к Соглашению [Статья 4(3)].

В соответствии с Соглашением, пользователи пространств конвенционного района поделены на следующие категории:

– «прибрежные страны» – Чили, Колумбия, Эквадор и Перу;

– «государства-участники» – те страны, которые станут стороной Соглашения;

– «другие заинтересованные страны» – государства, осуществляющие «удаленное рыболовство» (англ. – distant-water fishing) и продемонстрировавшие интерес к определенным промысловым ресурсам в данном субрегионе.

Деятельность государств – участников Договора должна базироваться на следующих принципах:

1) меры, принимаемые по сохранению живых ресурсов, должны основываться на соответствующей научно-технической информации;

2) все принимаемые решения должны учитывать влияние, которое оказывает рыболовство на морскую экосистему;

3) принимаемые меры не могут быть менее жесткими, нежели правила, устанавливаемые национальными нормами прибрежных государств и должны быть полностью с ними совместимыми (Статья 5).

К мерам, которые среди прочих могут обеспечить соблюдение договорных обязательств, могут быть отнесены:

– установление пределов допустимых уловов в конвенционном районе и специально создаваемых субзонах;

– ограничение рыболовных усилий и ограничение лова конкретных видов;

– утверждение конкретных видов рыболовства и использование орудий лова;

– установление минимально разрешенных размеров (или иных биологических параметров) объектов лова;

– установление иных правил в рамках Договора, включая начало и закрытие путины.

Государства – участники Соглашения взяли на себя следующие обязательства:

1) утвердить меры, которые бы позволили судам под их флагом соответствовать положениям Договора;

---

[920] Иначе известное как Галапагосское Соглашение (англ. – The Galapagos Agreement).

[921] Участники: Чили, Колумбия, Эквадор и Перу.

2) зарегистрировать суда под своим флагом, предоставить им необходимые для нахождения в конвенционном районе документы (разрешения, лицензии и т.д.), а также осуществлять постоянный контроль за их деятельностью;

3) учитывать международные нормы по идентификации и обозначению рыболовных судов и промыслового оборудования;

4) утверждать правила для регистрации и связи, а также передаваемой информации как местоположение судна, улове, промысловом усилии, условий окружающей среды и др. в соответствии с международными стандартами по сбору подобной информации;

5) осуществлять сбор научно-технической и статистической информации о популяциях рыбы, пойманной в конвенционном районе и, насколько это возможно, о зависимых или связанных видах морских живых ресурсов, а также соблюдение конфиденциальности в соответствующих случаях;

6) осуществлять и поддерживать научные исследования;

7) сотрудничать в вопросах подготовки персонала (Статья 7).

Портовые власти вправе принимать меры по инспекции промысловых и транспортных судов, включая проверку самого судна, оборудования и имеющихся на борту документов. Они также обязаны не допускать незаконную разгрузку или перегрузку в порту, если есть достаточно оснований полагать, что лов велся в нарушение договорных правил. Государства-участники должны договориться о перечне нарушений и адекватных наказаний, основанных на принципах пропорциональности.

Для организационного обеспечения выполнения положений Соглашения учреждена Постоянная Комиссия по сохранению морских живых ресурсов юго-восточной части Тихого океана [англ. – Organization for the conservation of living marine resources in the Southeast Pacific (SPPC – the South Pacific Permanent Commission)], включающая Научно-технический комитет и Секретариат (Статья 11).

Решения в рамках Соглашения принимаются на основе консенсуса. Если достигнуть общего согласия по обсуждаемому вопросу к концу рабочего дня не удается, прибегают к процедуре голосования квалифицированного большинства при условии, что на заседании присутствует не менее двух третей списочного состава государств-членов, включая большинство прибрежных государств. Решения по непроцедурным вопросам принимаются простым большинством голосов (Статья 12).

Споры, связанные с толкованием или применением настоящего Соглашения, разрешаются через процедуры, предусмотренные Статьей 33 Устава ООН. Если достигнуть согласия не удается, с согласия Сторон применяются арбитражные процедуры или спор передается на рассмотрение в Международный суд или Международный трибунал по морскому праву (Статья 14).

Условия для допуска к региональному рыболовству Федеральных штатов Микронезии (англ. – Federated states of Micronesia Arrangement for regional fisheries access) было подписано в 1994 г. между Федеральными штатами Микронезии, Папуа-Новая Гвинея и Кирибати и вступило в силу 23 сентября 1995 г[922]. Цель документа – установление тесного сотрудничества с целью обеспечения общей пользы и максимальной экономической выгоды от эксплуатации запасов далеко мигрирующих видов (и, в частности, тунца) в центральной и западной частях Тихого океана. Кроме того, Стороны поставили целью установить лицензионный режим доступа в конвенционный район, обеспечивающий одинаково благоприятные условия доступа к ресурсам как для судов

[922] Кроме перечисленных стран, к документу присоединились Маршалловы острова (04.06.2000), Науру (05.01.1995), Палау (30.11.1994) и Соломоновы острова (24.08.1995).

прибрежных стран, так и для иностранных, допущенных к промысловой деятельности на основании международных соглашений (Статья 2).

Конвенционным районом [923] признаются пространства ИЭЗ или рыболовных зон сторон в центральной и западной частях Тихого океана.

Одно из основных требований документа заключается в необходимости регистрации и лицензировании любого промыслового судна, осуществляющего рыболовную деятельность в конвенционном районе. Ответственность за это несут национальные администрации по регистрации и лицензированию судов. Кроме того, в рамках Соглашения специальными полномочиями наделяется Администратор настоящих условий (англ. – Administrator of this Arrangement), которым является директор Агентства форума рыболовства в южной части Тихого океана (англ. – Director of the South Pacific Forum Fisheries Agency), который, в частности, обязан:

– исполнять управленческие функции в рамках настоящего Договора;

– получать документы и информацию, предусмотренные данным документом, а также принимать установленные платежи;

– координировать, осуществляемые программы;

– осуществлять любые иные функции, отвечающие целям соглашения.

Полномочия Администратора могут изменяться по решению Сторон, принятых на ежегодном (или специальном) совещании.

Администратор обязан вести Регистр законных рыболовных судов (англ. – Register of Eligible Fishing Vessels), который должен содержать следующую информацию:

1) название судна;

2) международный позывной;

3) страну регистрации,

4) региональный регистрационный номер;

5) имена и адреса судовладельцев;

6) имена и адреса оператора (если отличаются от судовладельцев);

7) имя или название физического или юридического лица, от имени которого направлялся запрос на получение лицензии.

Форма заявки на занесение в Регистр приведена в приложении I к Условиям. О внесении в регистр очередного судна Администратор каждые три месяца информирует другие Стороны соглашения. В случае, когда национальная администрация лишает какое-либо судно лицензии или она не возобновляется по причине несоответствия судна установленным критериям, соответствующая информация направляется Администратору, который исключает данное судно из Регистра.

Когда рыболовное судно зарегистрировано в Регистре, оператор может обратиться через национальные органы к Администратору за получением региональной лицензии, дающей право на осуществление рыбопромысловой деятельности в конвенционном районе (Статья 6). Условия, на которых Администратор может указанную лицензию аннулировать, приведены в Приложении IV Соглашения.

Стороны договорились проводить ежегодные совещания, которые должны следовать после совещаний Сторон, предусмотренных Соглашением Науру (англ. – Nauru Agreement), с целью обсуждения рыболовной деятельности судов, занесенных в Регистр законных рыболовных судов (англ. – Register of Eligible Fishing Vessels) и насколько каждое судно или рыболовный завод отвечал критериям и целям Условий. Кроме того, Стороны могут обсуждать предстоящий бюджет, величину сборов за лицен-

[923] Или, точнее, районом, на который распространяются настоящие условия (англ. – Arrangement Area).

зии и совместные действия по обеспечению законности и другие меры по применению соглашения (Статья 8).

Специальное совещание может быть созвано Администратором по требованию любой Стороны и с одобрения не менее чем еще двумя членами Соглашения. Для проведения указанных выше совещаний стороны разрабатывают соответствующие процедуры и правила. Администратор обеспечивает стороны всей необходимой информацией, имеющей отношение к рыбопромысловой деятельности, и обеспечивает в необходимых случаях ее конфиденциальность (Статья 9).

Каждая из Сторон Соглашения берет на себя обязательства по принятию мер для оказания содействия в расследовании незаконной деятельности в конвенционном районе. В случае ареста судна другого участника данного Соглашения, он незамедлительно об этом извещается, а судно и экипаж подлежат после этого освобождению за разумный залог, служащий депозитом последующего судебного разбирательства (Статья 14).

Портовые власти каждой из Сторон вправе инспектировать документы, улов, промысловые орудия и оборудование судов, зашедших в порт и, при наличии достаточных оснований, задержать судно для разбирательства или применить иные меры принуждения (Статья 16).

По требованию одного из участников в течение 60 дней после соответствующего запроса Стороны могут прибегнуть к консультациям по любым вопросам, связанным с исполнением Соглашения. В случае возникновения спора относительно толкования или применения данного документа Стороны стремятся разрешить его мирными средствами по собственному выбору, включая арбитраж (Статья 19).

Соглашение по обеспечению соответствия рыболовных судов международным мерам по сохранению и управлению ресурсами в открытом море (англ. – Agreement to promote compliance with International conservation and management measures by fishing vessels on the High seas) было заключено в 1993 г. и направлено на сохранение живых ресурсов открытого моря.

Объектами регулирования настоящего Договора являются рыболовные суда длиной [924] менее 24 м, занятые в рыбной лове в открытом море (Статья II).

Государство флага судна, осуществляющего рыболовную деятельность, должно взять на себя следующие обязательства:

1) обеспечить, чтобы рыболовные суда не осуществляли противозаконный лов, нарушающий меры, принятые для сохранения и управления живыми ресурсами;

2) допускать к промысловой деятельности только суда, имеющие реальную связь с государством флага и получившие на то разрешение от компетентных организаций, включая созданные для этих целей участниками соглашения;

3) не выдавать разрешение на рыболовную деятельность судам, ранее зарегистрированным другими государствами, разрешение на промысел которым истекло или было отозвано хотя бы единожды за последние 3 года[925].

4) обеспечивать соблюдение требований по маркировки судов, предусмотренных стандартами FAO [926];

---

[924] Применительно к Конвенции «длина» означает для судов постройки: после 18 июля 1982 г. – 96 % от общей длины в районе ватерлинии или измеренную иным способом, установленным конвенцией; до 18 июля 1982 г. – установленная в документах, выданных национальными или иными регистрами [Статья I(c)].

[925] Это положение не распространяется на суда, изменившие судовладельца, который представляет доказательства того, что предыдущий не имеет юридического, финансового имущественного или иного интереса или контроля над судном.

5) доводить до всех Сторон Договора информацию о вовлечении судов под своим флагом в районах открытого моря, примыкающих к прибрежным ИЭЗ;

6) предпринимать меры по обеспечению соблюдения законности рыболовных операций в соответствии с национальным законодательством (Статья III).

Государства флага судна обязаны вести учет рыболовных судов, наделенных правом нести флаг государства и осуществлять промысел (Статья IV) и сотрудничать с другими станами – участниками Соглашения по применению его положений (Статья V). Кроме того, Стороны в рамках Соглашения, обязались предоставлять друг другу, а также FAO информацию, имеющую отношение к занятым в промысловой деятельности судам, в частности:

– название судна (если было, то и предыдущее), регистрационный номер, порт приписки;

– предыдущий флаг;

– международный радиопозывной;

– имя и адрес судовладельца;

– место и время постройки; тип и длину судна (Статья VI).

Кроме того, в дополнение к вышеприведенным данным, FAO информируется об имени (названии) оператора судна, типах применяемых видов лова, осадке, гросс регистровом тоннаже и мощности энергетической установки (Статья IV).

Стороны Договора обязались также информировать FAO обо всех случаях нарушений положений Соглашения, имеющих отношение к сохранению живых ресурсов открытого моря, и о любых случаях нарушений, исходящих как от судов, несущих их флаг, так и судов, зарегистрированных в других странах.

Стороны должны консультироваться каждый раз, когда это необходимо для разрешения спора, связанного с вопросами применения или толкования Соглашения. В дальнейшем, если согласие не достигается, участники соглашения могут воспользоваться любым способом мирного разрешения спора, включая арбитраж, или прибегнуть к процедурам Международного Суда или Трибунала по морскому праву (Статья XIII).

Соглашение может быть денонсировано на основании письменного заявления по прошествии двух лет после его вступления в законную силу (Статья XIV).

7.2.3. Индийский и Антарктический регионы

В индийском и антарктическом регионах существуют пять организаций, осуществляющих управление живыми ресурсами.

Соглашение о создании Индо-Тихоокеанской Комиссии по рыболовству (англ. – Indo-Pacific Fisheries Commission Agreement) было подписано 26 февраля 1948 г. и вступило в силу в ноябре того же года [927].

Целью Соглашения является обеспечение полного и должного контроля за сохранением водных живых организмов за счет организации управления ресурсами и развития иных, имеющих к этой деятельности процессов, включая маркетинг и

---

[926] Стандарты и спецификации FAO по маркировке и идентификации рыболовных судов (англ. – FAO Standard Specifications for the Marking and Identification of Fishing Vessels).

[927] В настоящий момент соглашение действует с поправками (1952, 1955, 1958, 1961, 1977, 1993 и 1996 гг.). На декабрь 2005 г. участниками Соглашения являются: Австралия, Бангладеш, Камбоджия, Китай, Франция, Индия, Индонезия, Япония, Южная Корея, Малайзия, Маянмар, Непал, Новая Зеландия, Пакистан, Филиппины, Шри-Ланка, Таиланд, Великобритания, США, Вьетнам.

научные исследования (Преамбула и Статья IV).

Соглашение применяется ко всем пространствам Азиатско-тихоокеанского региона, включая территории, находящиеся под юрисдикцией Договаривающихся Сторон. С целью организационного обеспечения управления живыми ресурсами в соответствии с Соглашением создана Азиатско-Тихоокеанская рыболовная комиссия (англ. – Asia-Pacific Fisheries Commission).

Соглашение по учреждению Комиссии Индийского океана по тунцу (англ. – Agreement for the Establishment of the Indian ocean Tuna Commission) было подписано в Риме 25 ноября 1993 г. и вступило в силу 27 марта 1996 г.[928].

Основная цель Соглашения – учредить орган, который принял бы на себя обязанности по организации сотрудничества в сохранении запасов тунца и иных видов семейства тунцовых[929] в Индийском океане, а также обеспечения развития рыболовства в регионе (Статьи I иV).

Конвенционным районом считаются пространства Индийского океана, установленные FAO как статистические районы 51 и 57 [930] и прилегающие моря к северу от линии Антарктической конвергенции (Статья II).

В Комиссии могут принимать участие члены и ассоциированные члены FAO, являющиеся:

– государствами, прибрежными конвенционному району;

– государствами или иными ассоциированными членами, чьи рыболовные суда вовлечены в рыболовство в конвенционном районе;

– региональные экономические организации.

Комиссия должна обеспечить сотрудничество между членами по вопросам обеспечения необходимых мер по сохранению и управлению с целью оптимальной утилизации живых ресурсов конвенционного района (Статья V). Для выполнения указанной цели Комиссия наделена следующими полномочиями:

а) держать под контролем состояние промысловых запасов, анализировать и распространять научную информацию, статистические данные по уловам и иную информацию, имеющую отношение к сохранению и управлению живых ресурсов;

б) координировать исследования по состоянию промысловых запасов и выдавать рекомендации по передаче технологий, особенно развивающимся государствам;

в) утверждать на основании научных данных конкретные меры по сохранению и управлению живыми ресурсами конвенционного района;

г) осуществлять на постоянной основе анализ экономических и социальных аспектов рыболовства, в том числе, учитывая интересы развивающихся стран;

д) утверждать бюджет Комиссии;

е) передавать Генеральному Директору FAO доклады о своей деятельности, осуществляемых программах, расходовании средств и планах действий;

ж) утверждать правила (включая финансовые) и процедуры, а также иные внутренние документы, которые могут быть необходимы для осуществления своих полномочий;

---

[928] Участники Соглашения: Австралия, Китай, ЕС, Франция, Южная Корея, Мадагаскар, Маврикий, Малайзия, Оман, Пакистан, Сейшельские острова, Шри-Ланка, Судан, Таиланд и Великобритания.

[929] Включая yellowfin tuna, skipjack tuna, bigeye tuna, albacore tuna, southern bluefin tuna, longtail tuna, kawakawa, frigate tuna, bullet tuna, narrow-barred spanish mackerel, indo-pacific king mackerel, indo-pacific blue marlin, black marlin, striped marlin, indo-pacific sailfish and swordfish. – название живых организмов на нескольких языках сведены в Приложении «B» к Конвенции.

[930] Рыболовные районы Индо-Тихоокеанского региона, установленные FAO (см: Приложение (A) к Конвенции).

з) выполнять иные функции, необходимые для работы Комиссии (Статья V).

Каждый член Комиссии должен обеспечить имплементацию положений, принимаемых Комиссией в национальные правила, процедуры и нормативно-правовые акты страны, которую он представляет, особенно в том, что касается штрафов и иных мер принуждения, применяемых к судам – нарушителям Договора. Кроме того, члены Комиссии осуществляют представление ежегодных докладов (за 60 дней до заседания Комиссии) обо всех действиях, предпринятых в рамках указанных выше процедур; обеспечивают эффективный обмен информацией относительно любой рыболовной деятельности, связанной с промыслом видов, покрываемых Договором (Статья X). Для осуществления своих функций Комиссия может учреждать структурные подразделения и, в частности, Научный Комитет (Статья XII).

Антарктический субрегион

Конвенция по сохранению антарктических живых ресурсов (англ. – Convention on the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) была подписана в мае 1980 г. и вступила в силу в апреле 1982 г.

Государства-участники[931] заключили данное Соглашение для защиты и сохранения[932] целостности экосистем морей, омывающих Антарктику, и сохранения живых ресурсов в соответствии с обязательствами участников договора по Арктике 1959 г., предусмотренных Статьей IX, параграфом 1(f), и в рамках согласованных ранее мер по Сохранению антарктической фауны и флоры.

Государство-участники согласились объединить усилия по сохранению морских живых ресурсов антарктического района. Любая промысловая деятельность должна соответствовать основным принципам, изложенным в Статье II, а именно:

а) объем промысла живых ресурсов должен быть ниже уровня, достаточного для стабильного воспроизводства;

б) поддержание экологического баланса между объектами промысла, зависимыми от них, и родственных популяций живых ресурсов Антарктики;

в) предотвращение или минимизация риска нарушения морской экосистемы, которая потенциально невосполнима за два или три десятилетия.

Конвенционным районом являются пространства, расположенные южнее 60° ю.ш., ограниченные на юге линией Антарктической конвенгерции (англ. – Antarctic Convergence)[933]. Указанный район практически совпадает со статистическими районами 45, 58 и 88, установленными FAO.

Стороны Конвенции согласились, что они не будут осуществлять деятельность, противоречащую упомянутым выше принципам, вне зависимости от того, являются они участниками Договора по Арктике 1959 г. или нет (Статья III).

---

[931] На декабрь 2001 г.: Аргентина, Австралия, Бельгия, Бразилия, Болгария, Канада, Чили, Европейский Союз, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Индия, Италия, Япония, Южная Корея, Намибия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Перу, Польша, Россия, ЮАР, Испания, Украина, Великобритания, США и Уругвай.

[932] Применительно к Конвенции, термин «сохранение» включает рациональное использование, а «живые ресурсы» популяции плавниковых рыб, моллюсков, ракообразных и других видов живых организмов, включая птиц.

[933] Линия Антарктической конвергенции формируется соединением точек, имеющих следующие координаты: 50°S, 0°; 50°S, 30°E; 45°S, 30°E; 45°S, 80°E; 55°S, 80°E; 55°S, 150°E; 60°S, 150°E; 60°S, 50°W; 50°S, 50°W; 50°S, 0°.

На основании положений Конвенции для организационно-правового обеспечения ее соблюдения была создана Комиссия по сохранению живых ресурсов Антарктики (англ. – Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) (Статья VII).

Соглашение об учреждении региональной комиссии по рыболовству (англ. – Agreement for the establishment of the Regional Commission for Fisheries) было подписано в 1999 г. между правительствами Бахрейна, Ирана, Ирака, Кувейта, Омана, Катара, Саудовской Аравии и ОАЭ, которые выразили согласие с необходимостью заключения Договора с целью развития и должной утилизации живых ресурсов в конвенционном районе, который определен как пространство, ограниченное на юге линиями, образованными соединением точек: от Рас Дхабат Али (англ. – Ras Dhabat Ali) (16°39′ N, 53°3′30″ E), далее до точки с координатами 16°00′ N, 53°25′ E, затем до точки с координатами 17°00′ N, 56°30′ E, далее 20°30′ N, 60°00′ E, а затем до Рас Аль-Фастне (англ. – Ras Al-Fasteh) (25°04′ N, 61°25′ E) (Статья IV).

С целью управления живыми ресурсами в конвенционном районе в рамках FAO на основании решения участников Соглашения создана Региональная Комиссия по рыболовству [англ. – The Regional Commission for Fisheries (RECOFI)]. Членство в организации возможно как для участников Соглашения, так и ассоциированных членов из неучастников Договора.

Каждый член Комиссии представлен одним представителем, имеющим право голоса. Решения принимаются большинством голосов; большинство от общего количества членов составляет кворум. Штаб-квартира RECOFI расположена в Риме, в штаб-квартире FAO, региональный офис по Ближнему Востоку – в Каире (Египет).

Процедуры, определяющие порядок работы Комиссии и его Секретариата, финансовые правила утверждаются двумя третями от общего состава RECOFI (Статья II).

Для исполнения своих целей Комиссия должна решать следующие основные задачи:

1) осуществлять постоянный контроль за состоянием живых ресурсов, включая определение уровня истощения запасов;

2) делать рекомендации:

а) по сохранению и рациональному управлению морскими живыми ресурсами, включая:

– регулирование методов рыболовства и применение орудий лова,

– установление минимально разрешенных размеров особей вылавливаемых видов,

– установление открытия и закрытия сезонов и районов лова,

– установление TAC,

б) применению рекомендаций;

3) осуществлять постоянный контроль за экономическими и социальными аспектами рыболовной индустрии и рекомендовать меры, нацеленные на ее развитие;

4) рекомендовать и координировать необходимые меры по обучению персонала, задействованного во всех аспектах рыболовной деятельности;

5) рекомендовать и координировать меры, предпринимаемые для проведения исследований, включая совместные проекты в сфере рыболовства и защиты живых морских ресурсов;

6) собирать и распространять информацию относительно эксплуатации живых ресурсов;

7) развивать программы по аквакультуре и рыбоводству;

8) предпринимать любые иные меры, соответствующие целям RECOFI.

Для того чтобы вышеприведенные рекомендации Комиссии вступили в силу, за них должно проголосовать не менее двух третей членов Комиссии (Статья V).

Комиссия вправе создавать временные специальные комитеты для разрешения специфических технических проблем (Статья VII).

Каждый член Комиссии обязан выплачивать ежегодную часть бюджета, размер которой определяется на основе консенсуса членами Комиссии (Статья IX).

Любой спор, связанный с толкованием или применением Соглашения, который не разрешен Комиссией, передается на разрешение Комитету, образованному членами спорящих Сторон (по одному представителю для каждой) и одного независимого председателя Комитета, выбираемого его членами. Рекомендации Комитета становятся основой принятия нового решения государствами – членами Комиссии по спорному вопросу. Если достигнуть согласия не удается, спор передается на рассмотрение Международному Суду по процедурам, предусмотренным его Статутом, если только стороны Договора не изберут иной способ его разрешения (Статья XVI).

КМП-82 налагает на государства общее обязательство сотрудничать по вопросам сохранения и управления морскими живыми ресурсами на региональном уровне. Региональные организации призваны решать в этом вопросе наиглавнейшую роль, как форумы для сотрудничества во всех аспектах сохранения ресурсов и управления запасами.

В исключительной экономической зоне (Статьи 61 (2), (3) и (5); 63; 64 (1); 65 и 66) КМП-82 требует, чтобы прибрежные государства и компетентные международные организации гарантировали, что морские, живые ресурсы не будут подвергаться опасности чрезмерной эксплуатации. В открытом море Статьи 118 и 119 Конвенции требуют, чтобы государства сотрудничали в пределах региональных организаций по управлению рыбной ловлей для сохранения обитающих в открытых водах морских ресурсов и в местах, где таких организаций не существует, учреждая в этих субрегионах или регионах форумы для их сотрудничества.

Роль региональных организаций в сохранении и управлении рыболовством с каждым годом возрастает. Региональные органы FAO за последние годы расширили круг своих функций и обязанностей и усилили роль своих организаций, от консультаций до регулирующих органов. Например, на основе Галапагосского Соглашения приняты более жесткие условия для длительного сохранения рыбных запасов, совместимости мер управления в пределах и вне областей конвенционного района; Совет по рыбной ловле для Средиземноморья (GFCM) пересмотрел Соглашение и правила процедуры, переименовал себя в Комиссию и выбрал автономный бюджет. Он также учредил Научный Консультативный Комитет для получения научных рекомендаций по управлению рыбной ловлей в Средиземноморье. В Индийском океане Комиссия по тунцу (IOTC) также сделала сохранение и управление далеко мигрирующих видов областью своей компетентности, рекомендовала существенное сокращение ярусного лова тунца в регионе и потребовала от членов IOTC сообщать своевременные, стандартные статистические данные об уловах, результатах и объеме улова для всей разновидностей ресурсов.

7.3. Правовое регулирование защиты и сохранения морских млекопитающих

Морские млекопитающие являются наиболее крупными представителями морского животного мира, возникшие на нашей планете задолго до появления людей. Находки палеонтологов подтверждают существование китов и тюленей 26 млн. лет назад в кайнозойском периоде. В процессе эволюции видовой состав морских млекопитающих претерпел существенные изменения. Менялись эпохи и вместе с ними и условия их

существования. Одни виды вымирали, другие, наоборот, сумели адаптироваться и приумножить свою численность.

В настоящее время на земле насчитывается порядка 119 видов морских млекопитающих, которые объединены в два отряда – китообразных (Cetacea) и менее многочисленный (включают 32 вида) – ластоногих (Pinnipedia)[934].

Морские млекопитающие объединяют животных, различных по длине и массе тела. Здесь можно встретить мелких тюленей и дельфинов, вес которых не превышает 50 кг, и крупных исполинов, как, например, синего кита, вес которого может достигать 160 тонн. Киты, дельфины и тюлени – довольно своеобразная группа морских животных, хорошо адаптировавшаяся к морской среде. Они приспособились к обитанию в разных климатических зонах – арктической и антарктической, бореальной и даже субтропической. Их можно встретить по одиночке, небольшими разрозненными группами и большими стадами[935]. В XVIII–XX столетиях киты и тюлени были объектами крупномасштабного китобойного и зверобойного промысла.

Народы, населявшие прибрежные районы, из века в век промышляли охотой на морских млекопитающих, добывая себе на пропитание мясо, топливо (жир) и материал для одежды (кожа).

Россия начала промышленную добычу морских млекопитающих более полутора столетий назад. К 50-м годам XIX века у берегов Камчатки промышляло уже до 500 судов под разными флагами. К концу столетия появляются первые пароходы-китобои («Николай», «Георгий», «Геннадий Невельской»), создается «Тихоокеанское китобойное рыбопромысловое акционерное общество графа Кейзерлинга», оборот которого за один сезон добычи оценивался в более чем 1,3 миллиона золотых рублей. Если добавить к этому активность американских китобоев, то очевидным становятся первые признаки озабоченности оскудением запасов, проявившиеся уже накануне Первой мировой войны.

Советская власть весьма бесхозно отнеслась к сохранению своих богатств и поначалу вообще продала норвежским предпринимателям концессию на промысел всех морских животных в 12-мильной зоне на 15 лет. Это было хищническое истребление китов и моржей. Только за один летне-осенний сезон уничтожалось от 300 до 500 китов.

В 1927 г. промысел иностранцам был закрыт, однако по решению правительства был переоборудован старенький американский пароход «Алеут», который направили в 1932 г. на промысел в тихоокеанские воды, усилив его тремя новыми судами с гарпунными пушками: «Трудфронт», «Энтузиаст» и «Авангард», построенными в Норвегии. Еще на переходе к Владивостоку флотилия сумела загарпунить 22 особи. Уже в 1935 г. флотилия добывала и перерабатывала по 500 китов в год. Их промысел продолжался в сокращенном варианте даже в годы войны. После войны в пользу СССР в качестве трофея отошла крупная германская флотилия, к которой позднее добавились суда соб-

---

[934] По материалам: Богоров В.Г. Жизнь моря. М., 1954; Зенкевич Л.А. Фауна и биологическая продуктивность моря, т. 1, 2. М., 1947, 1951; Зенкевич Л.А. Биология морей СССР. М., 1963; Тарасов Н.И. Море живет. М., 1951; Беляев Г.М. Донная фауна наибольших глубин (ультрабиссали) Мирового океана. М., 1966; Жизнь животных, т. 1–6. М., 1968–1971; Рессель Ф.С. и Ионг Ч.М. Жизнь моря. Пер. с англ. М.-Л., 1934; Море. Пер. с франц. М., 1960.

[935] Только в одном Японском море встречается 6 видов тюленей, крылатка, морской заяц, или лахтак, кольчатая нерпа, или акиба, северный морской котик и сивуч и свыше свыше 20 видов китообразных, включая кашалотов и косаток. Более подробно смотри: Атлас морских млекопитающих СССР. М.: Пищепром, 1980.

ственной постройки. Архивные данные свидетельствуют о том, что советские китобои с 1949 по 1980 гг. добыли 3200 гладких китов[936].

Однако одновременно с ростом промысла и истреблением млекопитающих многие страны стали высказывать мнение о необходимости существенного сокращения или даже прекращения промысла в виду оскудения запасов и угрозы полного исчезновения китов, морских котиков и львов и некоторых других видов. Не дожидаясь международного решения этой проблемы, в различных частях Мирового океана вводился мораторий на убийство животных. Первой по этому пути пошла Новая Зеландия, затем страны Индийского океана. Многие государства (в том числе и лидеры китобойной добычи – Великобритания и Германия) активно поддержали требование о полном запрете охоты на морских млекопитающих[937].

В 1931 г. была подписана первая Конвенция по регулированию китобойного промысла, наложившая существенные ограничения на истребление китов. Начиная с этой даты и до конца двадцатого столетия, было принято более 20 конвенций и соглашений (табл. 7.3.1), направленных на создание режима сохранения и приумножения популяций морских млекопитающих.

Как известно, КМП-82 не ограничивает права прибрежного государства или международной организации запрещать, ограничивать или регулировать промысел морских млекопитающих более строго, чем это предусмотрено в самой Конвенции [938]. Вместе с тем, следует заметить, что какого-либо существенного ограничения их промысла как в ИЭЗ, так и в открытом море (Статья 120), кроме необходимости сотрудничать с целью сохранения их запасов, КМП-82 не содержит.

Приложение I к упомянутой Конвенции (п. 17) относит китообразных (китов и дельфинов), в частности, некоторые их семейства [939], к далеко мигрирующим видам, что распространяет на них положения Статьи 64, требующей от прибрежных и иных государств, ведущих их промысел, сотрудничать прямо или косвенно через международные организации для их сохранения и оптимального использования.

Таблица 7.3.1

Договоры и иные источники, регламентирующие сохранение морских млекопитающих

1931 Конвенция по регулированию китобойного промысла
1937 Международное соглашение по регулированию китобойного промысла
1946 Международная конвенция по регулированию китобойного промысла (с приложениями и поправками)
1957 Конвенция о сохранении морских котиков северной части Тихого океана
1972 Конвенция о сохранении тюлений Антарктики
1973 Конвенция о торговли видами, находящимися под угрозой исчезновения
1979 Боннская конвенция о сохранении видов мигрирующих диких животных
1979 Бернская конвенция по сохранению европейской дикой природы и естественной среды.
1982 Конвенция ООН по морскому праву
1983 Конвенция по защите и развитию морской среды Карибского региона (Протокол касательно особоохраняемых районов и дикой природы)
1987 План действий по управлению средиземноморскими котиками
1990 Соглашение о сохранении тюлений моря Уэддена
1992 Соглашение о сохранению китообразных Балтийского и Северного морей
1992 Соглашение о сотрудничестве в области научных исследований, охраны и управления морскими млекопитающими в северной Атлантике
1992 Ла-Джольское соглашение о снижении смертности дельфинов в восточной части Тихого океана
1992 Конвенция о защите морской среды территории Балтийского моря и Рекомендации относительно защиты тюлений на

[936] http://eco.vladnews.ru/Arch/0101/txt/txt04.HTM.

[937] СССР хоть и не подписался под запретительными документами, но в 80-х годах полностью прекратил промысел.

[938] См.: Статью 65.

[939] Семейство Physeteridae; семейство Balaenopteridae; семейство Balaenidae; семейство Eschrichtiidae; семейство Monodontidae; семейство Ziphiidae; семейство Delphinidae.

территории Балтийского моря.
1995 Конвенция по защите морской среды и прибрежных районов Средиземноморья. Протокол относительно особоохраняемых районов и биологического разнообразия Средиземноморья
1995 Панамская декларация
1996 Соглашение по сохранению китообразных Балтийского моря, Средиземного моря и прилегающих территорий Атлантики
1996 Межамериканская конвенция по защите и сохранности морских черепах
1996 IUCN резолюция по охране морских птиц
1998 Соглашение о международной программе сохранения дельфинов
1998 Соглашение по сотрудничеству в сохранении морских черепах Карибского побережья Коста-Рика, Никарагуа и Панамы
1999 Соглашение о создании заповедника морских млекопитающих в Средиземноморье
1999 Меморандум о взаимопонимании о мерах по охране морских черепах Атлантического побережья Африки
1999 План действий по охране Средиземноморских морских черепах
1999 Международный план действий по снижению случайного вылова морских птиц при ярусном рыболовстве
2000 Меморандум о взаимопонимания по сохранности и управлению морскими черепахами и мест их обитания в Индийском океане и юго-восточной Азии
2000 Соглашение о сохранение альбатросов и буревестников

Признавая тот факт, что народы всего мира заинтересованы в сохранении для будущих поколений тех естественных богатств, которые представляют собой стада китов; учитывая, что в истории китобойного промысла известны случаи истребления в ряде районов одного вида китов за другим и в такой мере, что возникает необходимость в охране всех видов китов от дальнейшего истребления; признавая, что при надлежащем регулировании промысла запасы китов будут естественно увеличиваться и что увеличение размеров поголовья позволит добывать большое количество китов без ущерба для естественных ресурсов и желая установить систему международного регулирования китобойного промысла и обеспечить надлежащее и эффективное сохранение поголовья китов и его развития на основе принципов, содержащихся в Международном Соглашении о регулировании китобойного промысла, подписанном в Лондоне 8 июня 1937 г. (и в протоколах к этому Соглашению, подписанных в Лондоне 24 июня 1938 г. и 26 ноября 1945 г.), правительства ряда китобойных держав 2 декабря 1946 г., в Вашингтоне подписали **Международную Конвенцию по регулированию китобойного промысла** (англ. – International Convention for the Regulation of Whaling), предусматривающую надлежащее сохранение поголовья китов и обеспечивающую упорядоченное развитие китобойного промысла. Конвенция распространяется на китоматки [940], береговые станции и китобойные суда[941], находящиеся под юрисдикцией государств-членов Договора и на все воды, в которых оперируют эти китоматки, береговые станции или китобойные суда (Статья I).

Для организационного обеспечения исполнения Конвенции государства-участники Конвенции учредили Международную китобойную комиссию, включающую по одному члену от каждой стороны. Решения Комиссии принимаются простым большинством голосов, однако, это не относится к вопросам, внесения поправок к правилам, относящихся к сохранению и использованию поголовья китов.

Комиссия наделена следующими полномочиями:

1) посредством или в сотрудничестве с самостоятельными агентствами стран-участников, либо с другими общественными или частными агентствами, учреждениями или организациями, либо самостоятельно:

[940] Применительно к Конвенции, «китоматка» означает судно, в котором или на котором полностью или частично перерабатываются китовые туши (Статья II).
[941] Применительно к Конвенции, «китобойное судно» означает судно, служащее для охоты за китами, для их убоя, буксировки, зачаливания или для разведки китов (Статья II).

а) поощрять, рекомендовать и, если необходимо, организовывать изучение и исследование, относящееся к китам и китобойному промыслу;

б) собирать и анализировать статистическую информацию, касающуюся современных условий существования и перемещения китовых стад, а также влияния промысла на состояние поголовья китов;

в) изучать, давать оценку и распространять сведения, касающиеся методов поддержания и увеличения поголовья китовых стад.

2) организовывать издание отчетов о своей работе, которые она может публиковать или самостоятельно или в сотрудничестве с Международным статистическим бюро по китобойному промыслу, находящемся в Сандфиорде в Норвегии, или вместе с другими агентствами или организациями доклады, какие она считает необходимыми, а также соответствующие статистические, научные и другие нужные материалы, касающиеся китов и китобойного промысла (Статья IV).

3) принимать поправки[942] к Приложению к Конвенции, в частности, в том, что касается установления:

а) охраняемых и неохраняемые видов китов;

б) открытия и закрытия сезонов;

в) открытия и закрытия морских районов, включая установление заповедников;

г) размеров китов каждого вида, разрешенных к убою;

д) времени, методов и интенсивности промысла, включая максимальное количество разрешенных к убою китов, определяемое на каждый сезон;

е) типов и спецификации орудий лова, аппаратуры и приспособлений, которые могут употребляться;

ж) способов измерения и учета количества убитых китов и других статистических и биологических данных.

Указанные поправки должны основываться на научных достижениях, быть нацеленными на обеспечение сохранения, развития и наилучшего использования китового поголовья и не должны приводить к ограничению количества или национальной принадлежности китоматок или береговых станций или назначать особые квоты для какой-нибудь китоматки или береговой станции или группы китоматок или береговых станций. Каждая из подобных поправок вступает в силу в отношении государства-участника спустя 90 дней после того, как Комиссия сообщит об этой поправке каждому из них.

Независимо от установленного Конвенцией режима, государства-участники вправе выдать физическим лицам, находящимся под их юрисдикцией особые разрешения на промысел китов для научно-исследовательских целей. Киты, добытые по такому специальному разрешению, должны быть обработаны, насколько это практически возможно, и все операции должны быть выполнены в соответствии с директивами Правительства, выдавшего разрешение (Статья VIII).

Преследование за нарушение Конвенции должно быть организовано правительством, юрисдикции которого подлежит правонарушение. Каждое правительство страны-участницы должно пересылать в Комиссию подробное сообщение о каждом нарушении Конвенции лицами или судами, находящимися под его юрисдикцией. Это сообщение должно включать сведения о мерах, принятых в связи с этим нарушением, и о наложенных взысканиях (Статья IX).

---

[942] Распоряжением Правительства РФ от 26 сентября 1995 г. № 1343-р и от 27 сентября 1996 г. № 1455-р были одобрены поправки к Приложению к Конвенции относительно продления действующего моратория на коммерческий вылов гладких китов, принятые на 47-й и 48-й сессиях Международной китобойной комиссии.

Государство – участник Конвенции может ее денонсировать 30 июня любого года путем подачи заявления не позднее 1 января того же года правительству, у которого хранятся документы о ратификации Конвенции.

Другим примером защиты морских млекопитающих являются положения **Конвенции о сохранении тюленей Антарктики,** подписанной государствами, принимавшими участие в Конференции по сохранению тюленей Антарктики, которая состоялась в Лондоне с 3 по 11 февраля 1972 г. [943].

Принимая конвенционные положения, стороны исходили из договоренностей по Согласованным мерам по охране фауны и флоры в Антарктике», принятым в соответствии с Договором об Антарктике, подписанным в Вашингтоне 1 декабря 1959 г. Государства – участники Договора исходили из признания того, что запасы тюленей Антарктики являются важными живыми ресурсами морской среды, эффективное сохранение которых требует международного соглашения и что эти ресурсы не должны подвергаться истощению вследствие чрезмерной эксплуатации и, следовательно, промысел должен регулироваться так, чтобы добыча не превышала оптимально допустимого уровня.

Конвенционным районом признаются морские пространства к югу от 60° ю.ш., а объектами регулирования – морские млекопитающие по приведенному списку, который может пополняться как приложение к Конвенции.

Государства – участники Конвенции согласились, что в конвенционном районе их граждане или суда, плавающие под их флагом, не будут забивать или отлавливать конкретные виды тюленей, иначе как в соответствии с ее положениями, а государства примут законы, правила и другие меры, включая соответствующую систему разрешений, необходимые для выполнения Конвенции (Статья 2).

В интересах сохранения, научных исследований и рационального и гуманного использования запасов тюленей, стороны могут определять:

а) допустимую добычу;

б) охраняемые и неохраняемые виды;

в) открытые и закрытые сезоны;

г) открытые и закрытые районы, включая перечень заповедников;

д) установление специальных районов, где тюленей не будут тревожить;

е) лимиты по полу, размеру или возрасту для каждого вида;

ж) ограничения, связанные с временем дня и продолжительностью промысла, промысловым усилием и методами промысла тюленей;

з) типы и технические данные орудий лова, установок и приспособлений, которыми можно пользоваться;

и) сведения о добыче и другие статистические и биологические данные;

к) процедуру для облегчения анализа и оценки научной информации;

л) другие меры регулирования, включая эффективную систему инспекции.

Указанные выше меры, принятые для выполнения Конвенции, были сведены в приложение, которое время от времени может корректироваться, основываясь на самых последних научных и технических данных (Статья 3).

Государства-участники вправе выдавать разрешения на забой или отлов тюленей в ограниченных количествах в следующих целях:

а) для обеспечения жизненно необходимого питания для людей или собак;

---

[943] Конвенция распространена на каждый или все из ниже перечисленных видов: южный морской слон (Mirounga leonina); морской леопард (Hydrurga leptonyx); тюлень Уэдделла (Leptonychotes weddelli); тюлень крабоед (Lobodon carcinophagus); тюлень Росса (Ommatophoca rossi); южный морской котик (Arctocephalus sp.).

б) для проведения научных исследований;

в) для получения образцов для музеев, учебных или культурных учреждений.

Поправки в Конвенцию могут быть внесены в любое время. Если одна треть участников выскажется за проведение совещания для обсуждения предложенной поправки, то депозитарий должен созвать такое совещание.[944]

7.4. Биологическое разнообразие морской среды

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 биосферы, большинство государств подписали в 1992 г. в Рио-де-Жанейро Конвенцию о биологическом разнообразии (далее КБР-92)[945]. В мае 2000 г. в Найроби (Кения) состоялась V Конференция Сторон указанной Конвенции, в которой приняло участие делегации более 170 стран-участниц. В ходе конференции 65 стран, а также Европейский союз подписали разработанный в начале 2000 г. Картахенский протокол по биобезопасности, регулирующий вопросы безопасного трансграничного перемещения, обработки и использования генетически измененных организмов.

Конвенция ввела в оборот (Статья 2) и дала толкование основным понятиям, применяемым в контексте использования и сохранения биологических ресурсов, а именно:

– «***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;

---

[944] Каждая предложенная поправка вступает в силу для всех участников через шесть месяцев после даты, указанной в уведомлении депозитария всем сторонам, если в течение 120 дней со дня уведомления не будет получено возражений и если две трети участников уведомят его в письменном форме о своем одобрении (Статья 9). Любое государство, присоединившееся к Конвенции после того, как поправка к Приложению вступила в силу, будет связано положениями этой поправки, а присоединившееся в период, когда предложенная поправка находится на рассмотрении сторон, может заявить о своем одобрении или возражении против такой поправки в сроки, установленные для других участников. Конвенция была открыта для присоединения любой страны, которая может быть приглашена присоединиться к настоящей Конвенции, в то же время как любая Договаривающаяся Сторона может выйти из числа ее участников 30 июня любого года, уведомив до 1 января того же года о своем выходе депозитария.

[945] Конвенция 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, возложена на Минприроды РФ.

– «*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 КБР-92 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.

Анализ положений КБР-92 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 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 КБР-92 предполагает 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 КБР-92 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.

Сфера юрисдикции Конвенции определена в Статье 4, где указано, что она применяется в отношении каждой Договаривающейся Стороны:

а) в том, что касается компонентов биологического разнообразия в пределах ее национальной юрисдикции; и

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 поддерживаю 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».

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» (IUCN 1994)[946].

«Охраняемый район» означает географически обозначенную территорию, которая выделяется, регулируется и используется для достижения конкретных природоохранных целей. В силу требований Статьи 8, Сторона Конвенции, насколько это возможно и целесообразно:

а) создает систему охраняемых районов или районов, в которых необходимо принимать специальные меры для сохранения биологического разнообразия;

б) разрабатывает, при необходимости, руководящие принципы отбора, создания и рационального использования охраняемых районов или районов, в которых необходимо принимать специальные меры для сохранения биологического разнообразия;

в) регулирует или рационально использует биологические ресурсы, имеющие важное значение для сохранения биологического разнообразия в охраняемых районах или за их пределами, для обеспечения их сохранения и устойчивого использования;

г) содействует защите экосистем, естественных мест обитания и сохранению жизнеспособных популяций видов в естественных условиях;

д) поощряет экологически обоснованное и устойчивое развитие в районах, прилегающих к охраняемым районам, в целях содействия охране этих районов;

е) принимает меры по реабилитации и восстановлению деградировавших экосистем и содействует восстановлению находящихся в опасности видов, в частности, посредством разработки и осуществления планов и других стратегий рационального использования;

---

[946] В соответствии с Приложением 2 к КБР-92, охраняемые территории делятся на следующие территории: 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).

ж) устанавливает или поддерживает средства регулирования, контроля или ограничения риска, связанного с использованием и высвобождением живых измененных организмов, являющихся результатом биотехнологии, которые могут иметь вредные экологические последствия, способные оказать воздействие на сохранение и устойчивое использование биологического разнообразия, с учетом также опасности для здоровья человека;

з) предотвращает интродукцию чужеродных видов, которые угрожают экосистемам, местам обитания или видам, контролирует или уничтожает такие чужеродные виды;

и) стремится создавать условия, необходимые для обеспечения совместимости существующих способов использования с сохранением биологического разнообразия и устойчивым использованием его компонентов;

к) в соответствии со своим национальным законодательством, обеспечивает уважение, сохранение и поддержание знаний, нововведений и практики коренных и местных общин, отражающих традиционный образ жизни, которые имеют значение для сохранения и устойчивого использования биологического разнообразия, способствует их более широкому применению с одобрения и при участии носителей таких знаний, нововведений и практики, а также поощряет совместное пользование на справедливой основе выгодами, вытекающими из применения таких знаний, нововведений и практики;

л) разрабатывает или осуществляет необходимые законодательные нормы и (или) другие регулирующие положения для охраны находящихся в опасности видов и популяций;

м) в случаях, когда установлен факт существенного неблагоприятного воздействия на биологическое разнообразие, регламентирует или регулирует соответствующие процессы и категории деятельности; и

н) сотрудничает в оказании финансовой и иной поддержки странам-участницам, особенно развивающимся.

Большинство охраняемых районов были созданы в 70-е – 90-е годы прошлого столетия. В настоящее время имеется свыше 30 300 охраняемых территорий, охватывающих более 13,2 млн. га, что составляет 8,84% всей суши Земли [241]. Тенденция к увеличению, указанных районов, объясняются широким ростом заинтересованности в сохранении природы, а также возрастанием политической значимости природоохранных проблем, что, в том числе, подтверждается и фактом подписания КБР-92. 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 Четвертом Всемирном конгрессе парков (англ. – Fourth World Parks Congress). Несмотря на то, что до сих пор не существует единой универсальной модели, в некоторых странах такие системные планы были разработаны[947], и в большинстве случаев основу системного планиро-

[947] Например, в Канаде, Доминиканской Республике, Индии, Лаосе, Саудовской Аравии, Венесуэле и Западном Самоа.

вания 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 его сохранения и устойчивого использования, осуществляется посредством отбора образцов и материалов, формирующих биологическую среду, уделяя при этом особое внимание тем, которые требуют принятия неотложных мер по сохранению, а также тем, которые 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 те, которые характеризуются 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 имеющие репрезентативный или уникальный характер, или связанные с основными эволюционными или другими биологическими процессами.

Страны, принявшие на себя обязательства по КБР-92, должны осуществлять оценку воздействия на биологическую среду и принимать меры, направленные на сведение к минимуму неблагоприятных последствий. В соответствии с положениями Статьи 14 КБР-92, государство-участник:

а) внедряет процедуры, требующие проведения экологической экспертизы своих предлагаемых проектов, которые могут оказывать существенное неблагоприятное воздействие на биологическое разнообразие, в целях предупреждения или сведения к минимуму таких последствий, и, когда это целесообразно, обеспечивает возможности для участия общественности в таких процедурах;

б) принимает соответствующие меры для обеспечения должного учета экологических последствий своих программ и политики, которые могут оказывать существенное неблагоприятное воздействие на биологическое разнообразие;

в) содействует на основе взаимности уведомлению, обмену информацией и проведению консультаций о деятельности в рамках ее юрисдикции или под ее контролем, которая может оказывать существенное неблагоприятное воздействие на биологическое разнообразие в других государствах или районах за пределами юрисдикции, путем поощрения заключения, в соответствующих случаях, двусторонних, региональных или многосторонних соглашений;

г) в случае неизбежной или серьезной опасности или ущерба, источники которых находятся под ее юрисдикцией или контролем, для биологического разнообразия в районе под юрисдикцией других государств или в районах за пределами национальной юрисдикции, немедленно уведомляет государства, которые могут пострадать от такой опасности или ущерба, а также принимает меры по предотвращению или сведению к минимуму такой опасности или ущерба;

д) содействует национальным мероприятиям на случай экстренного реагирования на действия или события, вызванные естественными или иными причинами, которые представляют серьезную и неизбежную угрозу биологическому разнообразию, и поощряет международное сотрудничество, дополняющее такие национальные усилия, и, где это целесообразно и согласовано с заинтересованными государствами или региональными организациями экономической интеграции, разрабатывает совместные планы на случай чрезвычайных обстоятельств.

В силу признания суверенных прав государств на свои природные ресурсы, доступ к ним регулируется национальным законодательством[948], однако, государства должны стремиться создавать условия для облегчения доступа к генетическим ресурсам в целях экологически безопасного использования другими странами и не налагать ограничений, которые противоречат целям настоящей Конвенции (КБР-92, Статья 15).

Кроме того, страны – участники КБР-92:

содействуют:

– международному научно-техническому сотрудничеству в области сохранения и устойчивого использования биологического разнообразия, при необходимости через соответствующие международные и национальные учреждения;

– научно-техническому сотрудничеству с другими сторонами КБР-92, особенно с развивающимися странами, в осуществлении Конвенции, в частности, посредством разработки и осуществления национальной политики;

– созданию совместных научно-исследовательских программ и совместных предприятий для разработки технологий, имеющих отношение к целям КБР-92 (Статья 18);

принимают:

– надлежащие законодательные, административные или политические меры по обеспечению эффективного участия в деятельности по проведению биотехнологических исследований тех государств, которые предоставляют генетические ресурсы для таких исследований,

– все возможные меры, для того чтобы способствовать и содействовать обеспечению приоритетного доступа на справедливой и равной основе государствам-участникам к результатам и выгодам, вытекающим из биотехнологий, основанных на генетических ресурсах, предоставленных им;

предоставляют:

– непосредственно или требует от любого физического или юридического лица, находящегося под ее юрисдикцией, передачи любой имеющейся информации о правилах использования и технике безопасности, при работе с генетическими образцами или организмами, а также любой имеющейся информации о потенциально вредном воздействии соответствующих конкретных организмов той страны, в которую ввозятся эти организмы (Статья 19);

обязуются:

– обеспечивать в меру своих возможностей финансовую поддержку и стимулы в отношении тех видов деятельности на национальном уровне, которые направлены на достижение целей КБМ-92 в соответствии со своими национальными планами, приоритетами и программами. Развитые страны (а также находящиеся в процессе перехода к рыночной экономике и добровольно взявшие на себя обязательства развитых стран) предоставляют новые и дополнительные финансовые ресурсы, с тем чтобы дать возможность странам, являющимся развивающимися, покрывать согласованные полные дополнительные расходы, которые они будут нести в ходе осуществления мер во исполнение обязательств по Конвенции, и получать выгоды от осуществления ее положений (Статья 20).

При возникновении спора между участниками КБР-92 относительно толкования или применения положений Конвенции, сторонам следует стремиться к его урегулированию путем переговоров, а если согласие не достигнуто, то они могут совместно прибегнуть к

[948] О государственном регулировании в области генно-инженерной деятельности в РФ (см. Федеральный закон от 5 июля 1996 г. № 86-ФЗ).

добрым услугам третьей Стороны или обратиться к ней с просьбой о посредничестве. Кроме того, КБР-92 не исключает возможности разрешить спор с помощью таких средств урегулирования спора, как арбитражное разбирательство или передача спора в Международный Суд (Статья 21).

Процедура арбитражного разбирательства изложена в части 1 приложения II КБР-92, в соответствии с которой сторона-истец уведомляет секретариат о том, что стороны передают спор на арбитражное разбирательство и излагает предмет арбитражного разбирательства. Если стороны не договорились о предмете спора до назначения председателя суда, то предмет определяется арбитражным судом. При споре между двумя сторонами арбитражный суд состоит из трех членов. Каждая из сторон спора назначает одного арбитра, и два назначенных таким образом арбитра по взаимному согласию назначают третьего арбитра, выполняющего функции председателя суда. Последний не может быть гражданином одной из сторон спора, не может иметь своим обычным местом жительства территорию одной из этих сторон, не может находиться у них на службе или в каком-либо ином качестве иметь отношение к этому делу. При споре между более чем двумя сторонами те стороны, которые имеют общий интерес в споре, по взаимному согласию вместе назначают одного члена суда. Арбитражный суд выносит свои решения в соответствии с положениями КБР-92 и иных норм международного права.

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 годами сложившуюся доктрину.

ГЛАВА 8. МОРСКИЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

8.1. Правовые основы проведения морских научных исследований

Научные исследования Мирового океана осуществлялись задолго до эпохи парусного флота. Поначалу они ограничивались прибрежными водами и велись с целью поиска новых промысловых ресурсов. С XI до конца XVII вв. 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 Совета было создание и осуществление международной программы по исследованию Мирового океана. Уже во второй половине XIX столетия Совет руководствовался в своей деятельности Уставом, основы которого были сформированы Кон-

венцией о Международном совете по исследованию моря,[949] подписанной в Копенгагене 12 сентября 1964 г. Обязанности Совета заключались в необходимости:

а) содействовать и способствовать проведению исследований и изысканий по изучению моря, особенно тех, которые касаются его живых ресурсов;

б) разрабатывать программы, которые требуются для этой цели, и организовывать с согласия Договаривающихся Сторон такие исследования и научные изыскания, которые могут оказаться необходимыми;

в) опубликовывать или иным образом распространять результаты исследований и научных изысканий, проведенных под его эгидой, или поощрять опубликование таковых (Статья 1).[950]

Совет не осуществлял свою деятельность глобально, во всех акваториях Мирового океана, поскольку в силу положений Статьи 2, названной Конвенции, был ограничен в своих усилиях географическими рамками Атлантического океана и прилегающих к нему морях, главным образом, в Северной Атлантике.

С принятием КМП-82 правовая основа международных усилий по исследованию морей и океанов существенно расширилась. В соответствии с положениями Части XIII КМП-82 все государства, независимо от их географического положения, и компетентные международные организации имеют право проводить морские научные исследования при условии соблюдения 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.

Государства и компетентные международные организации должны поощрять и облегчать развитие и проведение морских научных исследований и при их проведении соблюдать следующие принципы:

а) проводить исследования исключительно в мирных целях с соблюдением всех относящихся к делу правил, принятых в соответствии с КМП-82, включая положения о защите и сохранении морской среды;

б) применять надлежащие научные методы и средства, совместимые с положениями морского права;

в) не создавать неоправданных помех другим правомерным видам использования моря, совместимым с положениями КМП-82 [14, Статья 240];

г) государства и компетентные международные организации в соответствии с принципом уважения суверенитета и юрисдикции и на взаимовыгодной основе содействуют международному сотрудничеству в области морских научных исследований в мирных целях и предоставляют другим государствам разумную возможность получить от него или при его сотрудничестве информацию, необходимую для предотвращения и сохранения под контролем ущерба здоровью и безопасности людей и морской среде [14, Статья 242].

Государства и компетентные международные организации путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений обязаны сотрудничать в создании благоприятных условий для проведения морских научных исследований в морской среде и в объединении усилий ученых при изучении существа явлений и процессов, происходящих в морской среде, и взаимосвязи между ними, а также обеспечивать путем публикации и распространения по надлежащим каналам доступность информации о предложенных

[949] Далее именуемого «Совет».

[950] См. Сборник международных соглашений СССР по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований. М., 1981.

основных программах и их целях, а также знаний, являющихся результатом морских научных исследований.

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 [14, Статья 245]. Что касается морских научных исследований в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, то они могут проводиться только с согласия прибрежных государств, которые в осуществление своей юрисдикции имеют право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своей исключительной экономической зоне и на своем континентальном шельфе.

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 исключительной экономической зоне или на своем континентальном шельфе, хотя при этом положения Статьи 247 КМП-82 и содержит необъясненную в иных Статьях фразу «при обычных обстоятельствах», однако, имеющую ключевое значение в обосновании отказа. Прочем, дальнейшие положения Части XIII КМП-82 оставляют мало шансов получить разрешение прибрежного государства на морские научные исследования, ибо оно (прибрежное государство) 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)[951];

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.

Статья 248 КМП-82 обязывает государства и компетентные международные организации, имеющие намерения проводить морские научные исследования в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства, 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;

---

[951] Прибрежные государства должны давать «разумные уведомления» о таких районах, которые они могут объявить, а также о любых изменениях в отношении этих районов, но не обязаны давать детальное описание проводимых в них операций [14, Статья 247].

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.

Условия, на которых государства и компетентные международные организации могут осуществлять исследования в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства, изложены в Статье 249 КМП-82. В частности, указанные государства и организации должны:

а) обеспечивать право прибрежного государства участвовать или быть представленным в морском научно-исследовательском проекте, в особенности на борту исследовательских судов и других устройств или научно-исследовательских установок, когда это практически возможно [952];

б) предоставлять прибрежному государству по его просьбе предварительные доклады, как только это становится практически возможным, а также окончательные результаты и заключения после завершения исследования;

в) предоставлять прибрежному государству по его просьбе доступ ко всем данным и образцам, полученным в рамках морского научно-исследовательского проекта, и равным образом передавать ему данные, с которых можно сделать копию, и образцы, которые можно разделить без ущерба для их научной ценности;

г) предоставлять прибрежному государству по его просьбе информацию, содержащую оценку таких данных, образцов и результатов исследований, или предоставляют помощь для их оценки и интерпретации;

д) обеспечивать доступность результатов исследований международному сообществу через соответствующие национальные или международные каналы;

е) незамедлительно информировать прибрежное государство о любом существенном изменении в программе исследований;

ж) демонтировать научно-исследовательские установки или оборудование после завершения исследований.

Морские научные исследования могут быть начаты по истечении шести месяцев с момента предоставления прибрежному государству упомянутой выше информации, если в течение четырех месяцев со дня ее получения прибрежное государство не доводит до сведения государства или организации, проводящих исследование, что:

а) оно отказывает в своем согласии;

б) информация, предоставленная государством или компетентной международной организацией, в отношении характера или целей проекта, не соответствует совершенно очевидным фактам; или

в) оно требует дополнительной информации; или

г) имеются невыполненные обязательства по условиям, установленным в предыдущем морском научно-исследовательском проекте.

Прибрежное государство имеет право потребовать приостановления или прекращения любой проводимой деятельности по морским научным исследованиям в пределах его исключительной экономической зоны или на его континентальном шельфе, если:

а) исследовательская деятельность проводится не в соответствии с сообщенной

---

[952] Но без выплаты какого-либо вознаграждения ученым прибрежного государства и без обязательства этого последнего участвовать в оплате расходов по проведению этого проекта.

информацией, на которой прибрежное государство основывало свое согласие; или

б) осуществляющее исследовательский проект государство или компетентная международная организация не соблюдают прав прибрежного государства по морскому научно-исследовательскому проекту;

в) усматривает серьезное изменение в исследовательском проекте или в исследовательской деятельности.

КМП-82 содержит также положения, обязывающие государства и компетентные международные организации [953], которые имеют намерения в осуществлении морских научных исследований и которые представили прибрежному государству проект их проведения, уведомлять соседние, не имеющие выхода к морю и находящиеся в географически неблагоприятном положении государства, о намечаемом исследовательском проекте и, когда это практически осуществимо, участвовать в его проведении посредством привлечения квалифицированных экспертов.

Все государства, независимо от их географического положения, имеют право на проведение морских научных исследований в Районе и в водной толще за пределами исключительной экономической зоны [14, Статьи 255, 256]. В любом районе морской среды для осуществления деятельности, связанной морскими научными исследованиями, могут размещаться и использоваться научно-исследовательские установки или оборудования любого типа (не создающие 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, исключительной экономической зоны или континентального шельфа [14, Статья 259], однако, вокруг них могут создаваться зоны безопасности, не превышающей 500 метров [14, Статья 260].

Научно-исследовательское оборудование, выставляемое в море, должно иметь опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой они принадлежат, а также надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных ІМО и ІСАО.

Государства несут ответственность за меры, принимаемые ими в нарушение Конвенции в отношении морских научных исследований, проводимых другими государствами, их физическими или юридическими лицами или компетентными международными организациями [954], и обеспечивают компенсацию ущерба, причиненного в результате таких мер.

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.

---

[953] Практически на всем протяжении текста Части XIII КМП-82 «государство» упоминанется совместно с «компетентной международной организацией». Представляется, что в контексте регламентации морских научных исследований это понятие нуждается в более точном объяснении, поскольку довольно большое количество международных организаций могут претендовать на лидерство в проведении морских научных исследований, однако, вряд ли могут быть отнесены к «компетентным». Без претензий на исчерпанность списка, тем не менее, к таковым могут быть отнесены: ООН, ІМО и ІНО.

[954] В том числе и за ущерб, причиненный загрязнением морской среды в результате морских научных исследований.

Государство может выбрать посредством письменного заявления одно или более из следующих средств урегулирования споров, касающихся толкования или применения настоящей Конвенции [955]:

а) Международный трибунал по морскому праву;

б) Международный Суд;

в) арбитраж, образованный в соответствии с КМП-82 (Приложение VII);

г) специальный арбитраж, образованный в соответствии с КМП-82 (Приложение VIII).

Если предложение принимается и стороны достигают договоренности о подлежащей применению согласительной процедуре, то любая сторона может передать спор на урегулирование по этой процедуре. Если предложение не принимается или стороны не достигают договоренности о процедуре, то согласительная процедура считается прекращенной. Когда спор передан на урегулирование в порядке согласительной процедуры, процедура может быть прекращена только в соответствии с согласительной процедурой, о которой была достигнута договоренность, если стороны не договорились об ином.

8.2. Разработка и передача морской технологии

Применительно к разработке и передаче морских технологий КМП-82 содержит 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 основах и условиях.

Передача морских технологий осуществляется с целями содействия:

а) приобретению, оценке и распространению морских технических знаний и облегчают доступ к такой информации и данным;

б) развитию надлежащей 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, в особенности на региональном, субрегиональном и двустороннем.

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 части 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 НИОКР.

В частности, Статья 266 КМП-82 призывает государства содействовать развитию морского научно-технического потенциала тех стран, которые могут нуждаться в технической помощи в этой области (включая государства, не имеющие выхода к морю

[955] Стороны также без промедления проводят обмен мнениями, когда процедура урегулирования спора была прекращена без достижения урегулирования или когда спор урегулирован и обстоятельства требуют консультаций относительно способа осуществления урегулирования.

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 Конвенцией, с целью ускорения социально-экономического развития развивающихся государств. Государства, содействуя этому сотрудничеству, вместе с тем, вправе должным образом соблюдать и собственные правомерные интересы, включая, среди прочего, права и обязанности владельцев, поставщиков и получателей морской технологии.

Международное сотрудничество в целях разработки и передачи морской технологии осуществляется в соответствии с общепринятыми руководящими принципами, критериями и стандартами в форме двусторонних, региональных или многосторонних программ, так и через расширенные и новые программы с целью способствовать проводимым исследованиям и передаче морской технологии, особенно в новых областях с учетом возможности международного финансирования исследований и освоения океана.

Особые обязанности по передаче морских технологий, применительно к деятельности в Районе, возложены на Орган по морскому дну. В частности, в соответствии с положениями Статьи 274 КМП-82, при условии соблюдения всех законных интересов, включая, среди прочего, права и обязанности обладателей, поставщиков и получателей технологии, Орган в отношении деятельности в Районе обеспечивает:

а) включение на основе принципа справедливого географического распределения граждан как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю или находящихся в географически неблагоприятном положении развивающихся государств, в целях их подготовки, в состав управленческого, научно-исследовательского и технического персонала, набираемого для осуществления его деятельности;

б) доступ к технической документации по соответствующему оборудованию, машинам, устройствам и процессам для всех государств, особенно развивающихся государств, которые могут нуждаться в технической помощи в этой области и просить об ее оказании;

в) принятие Органом надлежащих мер, облегчающих получение технической помощи в области морской технологии государствами, которые могут нуждаться в ней и просить об ее оказании, особенно развивающимися государствами, и овладение их гражданами необходимыми навыками и «ноу-хау», включая профессиональную подготовку;

г) оказание помощи государствам, которые могут нуждаться в технической помощи в этой области и просить об ее оказании, особенно развивающимся государствам, в приобретении необходимого оборудования, машин, процессов и другого «ноу-хау» через посредство любых механизмов финансирования, предусмотренных в Конвенции.

Для решения задач по передаче морских технологий, обеспечения использования современного оборудования и условий его использования, получения навыков и «ноу-хау», а также предоставления технических экспертов для государств, которые могут нуждаться в такой помощи и просить о ней, могут создаваться национальные и региональные морские научно-технические исследовательские центры.

Функции таких региональных центров, среди прочего, включают:

а) программы профессиональной подготовки и образования на всех уровнях по различным аспектам морских научно-технических исследований и, в особенности, по морской биологии, включая сохранение морских живых ресурсов и управление ими, по океа-

нографии, гидрографии, инженерному делу, по геологической разведке морского дна, морскому горному делу и по опреснению воды;

б) исследования по вопросам управления;

в) исследовательские программы по защите и сохранению морской среды и предупреждению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения;

г) организацию региональных конференций, семинаров и симпозиумов;

д) получение и обработку морских научно-технических данных и информации;

е) быстрое распространение результатов морских научно-технических исследований путем публикации в легко доступных изданиях;

ж) распространение сведений о национальной политике в отношении передачи морской технологии и систематические сравнительные исследования такой политики;

з) сбор и систематизацию информации о торговле технологией, а также о контрактах и других соглашениях в отношении патентов;

и) техническое сотрудничество с другими государствами региона.

8.3. Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ

В случае если морские научные исследования хотя бы частично проходят во внутренних морских водах, или в территориальном море, или на побережье Российской Федерации, или с использованием ее береговой инфраструктуры, то представление и рассмотрение запросов на их проведение осуществляются в порядке, определенном Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», а в случае если для их осуществления необходимо создание искусственных островов, установок и сооружений, то представление и рассмотрение запросов на их создание, а также принятие по ним решений осуществляются в порядке, определенном Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации». Правила предоставления запросов введены в действие Постановлением Правительства РФ от 15 марта 2001 г. № 191 и устанавливают порядок представления и рассмотрения запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ, их оценку и порядок принятия по ним решений.

В соответствии с упомянутыми правилами заявитель, заинтересованный в проведении морских научных исследований, направляет в Министерство промышленности, науки и технологий Российской Федерации запрос, к которому прилагаются:

а) подробная карта каждого района морских научных исследований, которая составляется в одной из общепринятых картографических проекций и на которую наносятся: маршрут движения судна (другого транспортного средства) от точки пересечения границы исключительной экономической зоны РФ до района морских научных исследований и до точки обратного пересечения этой границы; район морских научных исследований; маршрут движения судна в районе морских научных исследований по месту и времени; географические координаты точки постановки автономных измерительных средств;

б) информация о последнем проекте морских научных исследований, который заявитель осуществил в исключительной экономической зоне 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 исключительной экономической зоне 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.

Как российский, так и иностранный заявитель направляют запрос не менее чем за 6 месяцев до начала года проведения исследований для включения в проект ежегодного плана морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ, за тем лишь исключением, что иностранный заявитель направляет запрос по дипломатическим каналам и составляет его на двух языках (на русском и языке заявителя).

Кроме того, заявители, которые не являются российскими государственными организациями, указывают в запросе форму, в которой РФ могла бы участвовать в морских научных исследованиях или могла быть представленной в них.

Правилами установлен следующий порядок рассмотрения запроса. Министерство промышленности, науки и технологий РФ проверяет соответствие запроса требованиям настоящих Правил и направляет заявителю (иностранному заявителю – по дипломатическим каналам):

а) в течение 10 дней со дня получения – уведомление о получении запроса;

б) в течение 4 месяцев со дня получения – разрешение на проведение морских научных исследований по форме согласно приложению 2 или отказ в выдаче такого разрешения либо запрашивает у заявителя дополнительную информацию относительно исследований, на проведение которых сделан запрос.

Министерство промышленности, науки и технологий РФ на основании запросов российских заявителей формирует проект ежегодного плана морских научных исследований в исключительной экономической зоне РФ, согласовывает его с пограничной службой, министерствами обороны, безопасности, охраны окружающей среды, геологии и использования недр, рыболовства, гидрометеорологии и мониторинга окружающей природной среды, а также и с другими федеральными органами исполнительной власти, если необходимость такого согласования вытекает из характера запроса и сферы ведения. Каждый из упомянутых выше ведомств не позднее 30 дней с даты получения ими запроса направляет заключение в Министерство промышленности, науки и технологий РФ, которое в случае положительных отзывов утверждает упомянутый выше план морских научных исследований приказом.

В соответствии с положениями раздела IV упомянутых правил в выдаче разрешения на проведение морских научных исследований может быть отказано, если они:

а) создают или могут создать угрозу безопасности РФ;

б) несовместимы с требованиями защиты морской среды, живых и неживых ресурсов;

в) включают в себя буровые работы на морском дне, использование взрывчатых веществ, пневматических устройств или привнесение вредных веществ в морскую среду;

г) создают помехи деятельности, проводимой РФ при осуществлении суверенных прав и юрисдикции в исключительной экономической зоне;

д) не соответствуют информации о характере и цели исследований, которые заявитель указал в своем запросе;

е) имеют непосредственное значение для разведки и разработки как живых, так и неживых природных ресурсов.

ж) если заявитель имеет не выполненные перед РФ обязательства, вытекающие из ранее проведенных морских научных исследований.

В случае если международная организация, членом которой является Россия или которая с последней имеет двусторонний договор, планирует осуществить морские научные исследования, федеральный орган исполнительной власти, ответственный за сотрудничество с этой организацией, согласовывает позицию РФ по указанным исследованиям с Министерство промышленности, науки и технологий РФ, министерствами иностранных дела, обороны, безопасности и с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти. В случае если Россия одобрила морские научные исследования или выразила желание участвовать в них, то соответствующая компетентная международная организация по дипломатическим каналам направляет программу морских научных исследований, информацию о сроках их проведения и лице, ответственном за выполнение исследований. В случае если в течение 4 месяцев с даты получения запроса заявитель не получил от Министерства промышленности, науки и технологий РФ согласия, отказа или иных документов, то через 6 месяцев с даты подачи запроса заявитель может приступить к осуществлению морских научных исследований в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

РФ не единственная страна, установившая процедуры получения разрешения на морские научные исследования в водах, находящихся под ее юрисдикцией.[956] Принятие специальных норм в этой области становится все более рутинным законодательным процессом, активность которого, как правило, адекватна интересу, проявляемому иностранным государствам и юридическим лицам в проведении морских научных исследований в прибрежных водах.

[956] См., например, правила, принятые в Китае (англ. - Regulations of the People's Republic of China on the Management of foreign-related Marine Scientific Research. Promulgated by Decree No.199 of the State Council of the People's Republic of China on June 18,1996 and effective as of October 1,1996), или Норвегии (англ. - Regulations relating to foreign marine scientific research in Norway's internal waters, territorial sea and economic zone and on the continental shelf (Crown Prince Regent's Decree of 30 March 2001)(1)).

ГЛАВА 9.
ВОЕННО-МОРСКОЕ ПРАВО

За долгие годы существования человеческой цивилизации она умудрилась истребить в войнах больше половины современного населения планеты[957].

Вместе с тем, 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. Начиная середины XV века в обычаях войны стали проявляться некоторые тенденции в гуманизации ее приемов, а с окончанием наполеоновских войн, примерно с 1850 г., варварская жестокость становится практически вне закона [958].

Море испокон веков было средой единоборства и, по-видимому, поэтому, одно из первых международных соглашений, нацеленных на правовое регулирование действий военно-морских сил, была Парижская декларация о морской войне от 16 апреля 1856 г.[959]. Последовавшее за Декларацией принятие Женевских конвенций 1864 и 1906 гг., Санкт-Петербургской декларации 1868 г. Гаагских конвенций 1907 г. во многом повлияли на гуманизацию методов и способов войн, принципы которых 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.

Длительное противостояние США и СССР, получившее название «холодная война» и окончившееся с прекращением существования Советского Союза, 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 сплотить самые разные страны и послужить прочной основой для нового международного правопорядка. Но 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 США с целью привития демократических принципов государственного устройства для той части населения, которая осталась в живых, после

---

[957] 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.

[958] Оппенгейм Л. Международное право. Том II, полутом I. М.: Иностранная литература, 1949, с. 246.

[959] Декларация первоначально была подписана семью государствами, к которым позднее присоединились почти все морские державы. Там же, с. 247.

«точечных» ракетно-бомбовых ударов, вполне может повториться в Сирии, КНДР, Палестине, не совсем прониклись этими принципами курды, хотя и помогали США в войне с Ираком. А как «привить» демократию в восточном Тиморе (Индонезия), Колумбии, Сомали, КНДР и некоторых других странах?

Силовая демократизация Ирака поставила вопрос о том, на каких принципах будет строиться международная безопасность в XXI веке. 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 организации общества при условии разрешения конфликтных ситуаций с учетом интересов большинства государств.

Несмотря на то что в некоторых странах большинство населения (как утверждали СМИ) поддержало решение США и Великобритании использовать вооруженную силу вне предусмотренных Уставом ООН процедур, силовое мироустройство в будущем вряд ли имеет перспективу. Возникнут ли новые международные институты или же ООН найдет выход из создавшего кризиса и сможет вернуть авторитет компетентной в области международной безопасности организации, будущие международные соглашения неизбежно воспримут опыт обычных и договорных норм, сложившихся за долгие годы в области вооруженной борьбы и иного применения военной силы. Именно под этим углом зрения должны восприниматься ниже приводимые положения в рамках настоящей главы.

9.1. Понятие военно-морского права

В международно-правовой доктрине нет единства взглядов не только на концепцию, но и название той отрасли права, которая регулирует вооруженную борьбу. В большинстве отечественных юридических изданиях данные нормы обычно объединяют названием «право вооруженных конфликтов» или «право войны»[960], 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 годов 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.

Все прошлое столетие в международном праве складывались договорные нормы, объектом регулирования которых являются отношения между государствами по поводу использования морских пространств военно-морскими силами, как в мирное, так и в военное время. Предмет регулирования, а также обособленность указанных отношений позволяет утверждать о возможности выделения военно-морского права (ВМП) 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 ВМП основано на трех основных базах знаний:

– международном праве;
– национальном праве; и
– теории военного искусства.

---

[960] См., например, Курс международного права, т. 6. М.: Наука, 1992, с. 218.

Принципы, лежащие, по нашему мнению в основе, военно-морского права (ВМП) схематично представлены на рис. 9.1.1. Нормативная база, формирующая ВМП, достаточно обширна и составляет, по нашим расчетам, более 370 основных источников, в той или иной степени влияющих на организацию военно-морской деятельности (ВМД) в мирное и военное время [961].

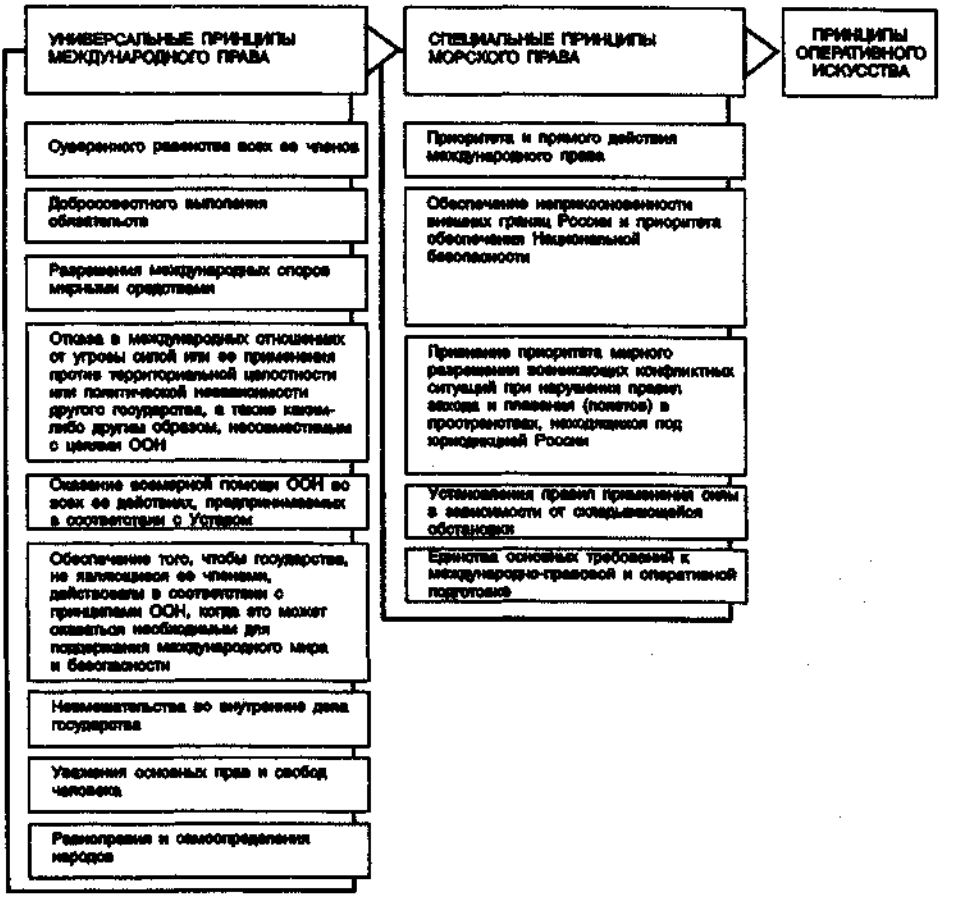


Рис. 9.1.1

Применительно к настоящей главе мы выделяем:

(1) международные нормы, регламентирующие правовой статус среды проведения операций ВМФ на море;

(2) международные договора, нацеленные на обеспечение коллективной и региональной безопасности;

(3) соглашения, направленные на обеспечение экологической безопасности в процессе ВМД;

(4) международные соглашения, регламентирующие вооруженную борьбу на море;

(5) международные обязательства по ограничению военно-морской деятельности;

(6) национальные правовые нормы по организации применения военно-морских сил.

[961] Некоторые из них показаны в табл. 9.1.2.

Таблица 9.1.2

Год принятия	Наименование договора	Примечания
1856	Парижская декларация об уважении морского права.	Соглашение не захватывать неприятельские грузы на нейтральных судах нейтральные грузы на неприятельских судах, за исключением военной контрабанды.
1902	Майские договоры	Соглашение между Аргентиной и Чили об ограничении военно-морских вооружений.
1907	О положении неприятельских торговых судов при открытии военных действий.	№ VI
	Об обращении торговых судов в военные.	
	Об установке автоматических контактных подводных мин.	№ VII, № VIII
	О бомбардировке морскими силами во время войны.	№ IX
	О применении к морской войне начал Женевской конвенции от 22 августа 1864 г. о раненных, больных и потерпевших кораблекрушение на войне.	№ X
	О некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне.	№ XI
1909	Об учреждении международного призового суда.	№ XII, № XIII
1922	О правах и обязанностях нейтральных держав в морской войне.	Правила относительно блокады, контрабанды и призов.
1930	Лондонская декларация о правилах войны на море	Вашингтонские Конвенции.
	О качественных и количественных ограничениях на военные корабли.	Лондонский договор
1930	Дополнительные ограничения (количественные и качественные) на военные корабли. Подтверждение ограничений 1922 г. относительно использования подводных лодок.	Обмен информацией о будущих изменениях в составе военно-морских сил.
1931	Греко-турецкий протокол о военно-морских силах.	
1936	Советско-турецкий протокол о военно-морских силах.	Обмен информацией о будущих изменениях в составе военно-морских сил
1959	Лондонский протокол об использовании подводных лодок на войне.	
1963	Договор об Антарктике.	
1971	Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, космическом пространстве и под водой.	
1972	Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения.	
1979	Договор между СССР и США об ограничении систем противоракетной обороны (ПРО). Договор между СССР и США об ограничении стратегических наступательных вооружений.	
1989	Соглашение между СССР и США о предотвращении опасной военной деятельности.	
1991	Соглашение между СССР и Канадой о предотвращении опасной военной деятельности.	
1991	Договор между СССР и США об ограничении стратегических вооружений	

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 в юридическом осмыслении накопленного опыта и выработке новых правил, могущих подвести под процесс подготовки и ведения операций на море

прочную организационно-нормативную базу, адекватную новым международным реалиям.

Послевоенный период конца сороковых годов нынешнего столетия характеризовался развитием той части военно-морского права, которая связана с правовым статусом самой среды применения сил флота. В начале Женевские конвенции 1958 года, а затем и Конвенция ООН 1982 г. по морскому праву 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 ядерными энергетическими установками, 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 морских держав, которые вкупе с авиацией и надводными силами 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, гуманитарной, военной, активности государств, их союзов, международных организаций, транснациональных корпораций, 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 военно-морских сил в военных операциях на море в мирное и военное время.

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

В рамках Устава ООН международная или коллективная безопасность представляет собой состояние, обеспечивающих 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 с целью осуществления ответных мер в отношении государства-агрессора с целью поддержания международного мира и безопасности, предотвращения или подавления актов агрессии.

Система коллективных действий, предусмотренная Уставом ООН, охватывает [962]:

[962] См.: рис. 9.2.1

– меры по запрещению угрозы силой или ее применения в отношениях между государствами (Статья 2, п. 4);

– меры мирного разрешения международных споров (Глава VI);

– меры разоружения (Статьи 11, 26, 47);

– меры по использованию региональных организаций безопасности (Глава VIII);

– временные меры по пресечению нарушений мира (Статья 40);

– принудительные меры безопасности без использования вооруженных сил (Статья 41) и с их использованием (Статья 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 того из них, которое стало жертвой вооруженного нападения.

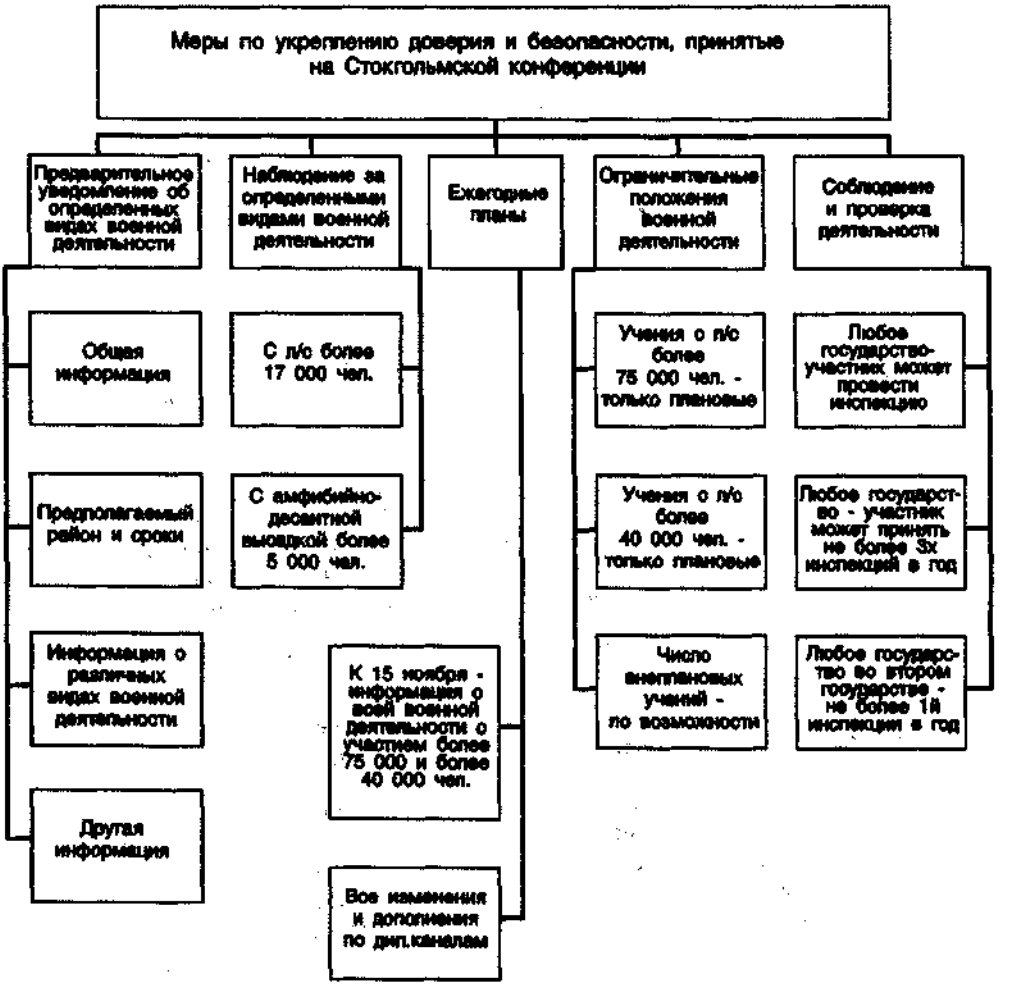


Рис. 9.2.1

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 [963].

Принципиально важными с точки зрения обеспечения коллективной безопасности являются нормы, регулирующие количество и оборот ядерного арсенала.

Российская Федерация и Соединенные Штаты Америки в области ограничений стратегических вооружений связаны обязательствами:

– по Договору между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки о сокращении и ограничении стратегических наступательных вооружений от 31 июля 1991 г. (СНВ);

– Договору о нераспространении ядерного оружия от 1 июля 1968 г.;

– Договору между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки об ограничении систем противоракетной обороны от 26 мая 1972 г.;

– положениям Рамочной договоренности, подписанной президентами Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки 17 июня 1992 г.[964];

– Договору о дальнейшем сокращении и ограничении стратегических наступательных вооружений (СНВ-2) от 3 января 1993 г. и Протоколу к нему, подписанному в Нью-Йорке в сентябре 1997 г.[965].

В соответствии с подписанным президентами двух стран договоренностями Россия и США сократили[966] суммарное количество их ядерных боезарядов как минимум до 3000–3500 единиц и, стремясь к установлению подлинного партнерства, основанного на принципах обоюдной безопасности, сотрудничества, доверия, открытости и предсказуемости, будучи приверженными осуществлению дальнейших сокращений стратегических наступательных вооружений, 25 мая 2003 г. между Российской Федерацией и Соединенными Штатами Америки был подписан Договор о сокращении стратегических наступательных вооружений, согласно которому каждая из Сторон взяла на себя обязательства по дальнейшему сокращению стратегических ядерных боезарядов, соответственно, таким образом, чтобы к 31 декабря 2012 г. суммарное количество таких боезарядов не превышало у каждой из Сторон 1700–2200 единиц.

Это будет достигнуто, в частности, в результате изъятия из арсеналов Сторон, уничтожения и прекращения производства межконтинентальных баллистических ракет с разделяющимися головными частями индивидуального наведения (МБР с РГЧИН). Эти системы, появившиеся в 70-е годы, позволили обойти количественные ограничения, установленные предшествующими договоренностями между США и бывшим СССР на носители ядерного оружия. С появлением ракет, способных нести не

---

[963] Алгоритм принятия решения на применение силы, составленный на основании вышеприведенных источников, показан на рис. 9.2.2.

[964] Указанные договоры дополняются и политико-декларативными обязательствами, содержащимися в совместных заявлениях президентов РФ и США по глобальной системе защиты от 17 июня 1992 г., по стратегическим вопросам в Генуе 22 июля 2001 г. и о новых отношениях между Россией и США в Вашингтоне 13 ноября 2001 г.

[965] К 1 января 2003 г.

[966] Каждая Сторона сама определяет состав и структуру своих стратегических наступательных вооружений, исходя из установленного суммарного предела для количества таких боезарядов.

одну, а несколько боеголовок каждая, был привнесен серьезный дестабилизирующий фактор в ядерный баланс между двумя державами, поскольку в ядерном планировании постоянно присутствовало искушение в случае кризиса использовать вариант первого удара.

Принципиальным для последующих рассуждений, является то обстоятельство, что в соответствии с п. 4 Статьи 2 и Статьи 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.

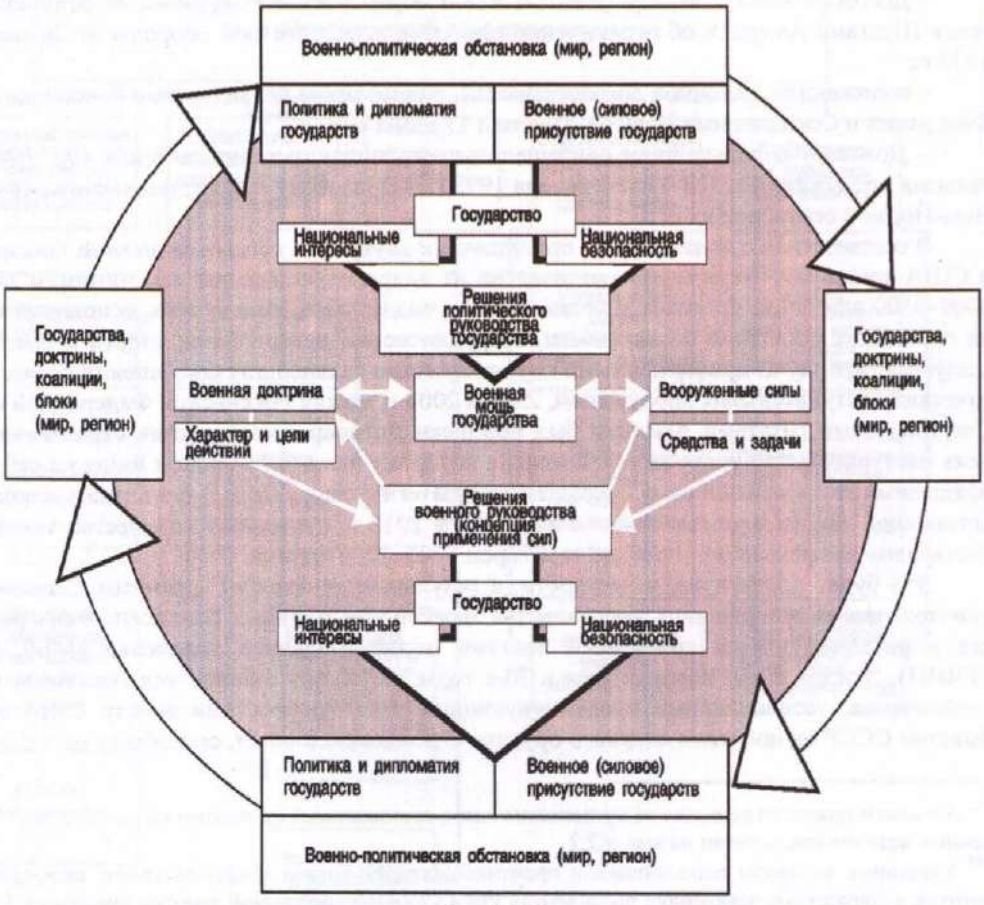


Рис. 9.2.2

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 Статьи 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 Статьи 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 Статьи 53, Совет Безопасности может использовать региональные организации для принудительных действий под своим руководством. Сами же региональные организации не полномочны принимать никаких принудительных мер без разрешения Совета Безопасности, за исключением отражения уже совершенного нападения на одного из участников региональной системы коллективной безопасности.

Практике деятельности региональных организаций, в документах которых содержатся положения о коллективных мерах в случае вооруженного нападения против какого-либо из членов, известны случаи использования сил по поддержанию мира (например, создание в 1981 г. Организацией африканского единства межафриканских сил по стабилизации положения в Чаде).

К сожалению, практика деятельности одной из наиболее известных региональных организаций - Североатлантического альянса. заставляет усомнится в правомерности применения сил и средств, декларируемых как нацеленных на обеспечение международного мира и безопасности. Другой пример обеспечения региональной безопасности - Совет по Безопасности и Сотрудничеству в Европе (СБСЕ), формально (например, в рамках Мадридской, Венской и Хельсинской встреч СБСЕ [967]) в большей мере отвечает требованиям международного права, однако, на практике продемонстрировал свою малую пригодность в применении мер по укреплению доверия и безопасности в Европе.

Во исполнение Парижской хартии для новой Европы, принятой в ноябре 1990 г., а также Программы немедленных действий, изложенной в Хельсинском документе 1992 г., европейские страны и США приняли Венский документ по мерам укрепления доверия и безопасности. Его анализ позволяет утверждать, что цель его принятия заключалась в поэтапном осуществлении новых, эффективных и конкретных действий, направленных на развитие прогресса в укреплении доверия и безопасности и в достижении разоружения, с тем, чтобы претворять в жизнь и выразить обязанность государств воздерживаться от применения силы или угрозы силой в их взаимных, как и вообще в их международных отношениях. В рамках Венского документа 1994 г. политика и доктрина в области обороны страны должна быть объявлена в письменном сообщении с содержанием следующей информации:

– об их политике в области обороны, в том числе о военной стратегии (доктрине), а также о происходящих в этой сфере изменениях;

– об их национальных процедурах планирования в области обороны, в том числе об этапах планирования в области обороны, об организациях, участвующих в принятии решений, а также о происходящих в этой сфере изменениях;

---

[967] Основные принципы безопасности и укрепления мер доверия в Европе изложены в Хельсинском Заключительном акте 1975 г., которые в дальнейшем получили свое развитие в 1986 г. в документах Стокгольмской (рис. 9.2.1), в 1990 г. – Парижской, 1990, 1992, 1994 гг. – Венской и 1992 г. – Хельсинской конференциях.

– об их текущей политике в области личного состава и наиболее существенных изменениях в ней.

В дополнение к указанному в целях повышения транспарентности каждое государство-участник может запрашивать разъяснение по представленной информации у любого другого государства-участника, при этом первое должно стремиться к полному и быстрому ответу на такие вопросы.

Таким образом, можно констатировать, что в 1990-е годы в Европе, в документах ОБСЕ сформировался режим мер укрепления доверия и безопасности, охватывающий военную деятельность государств-участников этой организации. Все они сведены в Венский документ переговоров по мерам укрепления доверия и безопасности, действующая редакция которого была принята на Стамбульском саммите ОБСЕ в ноябре 1999 г.

Содержащиеся в Венском документе меры распространяются на деятельность сухопутных сил и авиации. Каких-либо конкретных указаний на специальные меры по укреплению доверия в военно-морской области перечисленные документы не содержат, что явно не соответствует возросшему за последние годы стратегической и особенно военно-политической роли военно-морских сил.

Некоторое исключение составляет черноморский регион, где в апреле 1992 г. в Киеве после длительных предварительных консультаций шесть прибрежных государств –Болгария, Грузия, Россия, Румыния, Турция и Украина – заключили соглашение, включающее меры укрепления доверия и безопасности в военно-морской области на Черном море. В частности, таких мер три: ежегодный обмен военно-морской информацией; обмен ежегодными планами военно-морской деятельности и предварительные уведомления о двух наиболее крупных в году учениях.

Наряду с указанными мерами в приведенном выше документе содержится широкий спектр добровольных форм сотрудничества. Среди них: совместные учения, заходы кораблей, обмены всевозможными делегациями, взаимные посещения военно-морских баз, «ежегодные учения доверия» (приглашение партнеров на одно из национальных учений для участия в нем кораблем или наблюдателями по выбору). В указанном документе нашли также отражение сотрудничество в борьбе с терроризмом, совместное противодействие силами флотов организованной преступности, торговле наркотиками, незаконным перевозкам оружия, браконьерскому лову рыбы.

9.3. Право на применение силы

Правила и порядок применения силы определяются внутригосударственной организацией обеспечения безопасности и, как следствие, подчиненности 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 Статьи 2 и 51 Устава ООН. Право на применение силы возникает либо по причине противоправного поведения одного из субъектов, непосредственного угрожающего безопасности, либо по решению Совета Безопасности ООН в соответствии с его Уставом.

Запрет применения силы и угрозы силой не ограничивает возможности государств в обеспечении принадлежащих им субъективных прав и предполагает санкции за нарушение этого обстоятельства, что нашло свое отражение в Статье 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 главой 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 Статье 3 Резолюции ГА ООН 3314 (XXIX) 1974 г. Пострадавшее государство, обладая правом первоначальной констатации факта вооруженного нападения, который освобождает его от процедуры мирного урегулирования конфликта с нападающей стороной, 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. 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.

Вооруженное нападение как основание для самообороны включает в себя акты агрессии, перечисленные в Статье 3 Резолюции ГА ООН 3314 (XXIX) 1974 г. Пострадавшее государство, обладая правом первоначальной констатации факта вооруженного нападения, который освобождает его от процедуры мирного урегулирования конфликта с нападающей стороной, 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.[968] 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.

[968] На рис. 9.3.1 приведены действия по применению вооруженной силы, относимые международным правом к дозволенным и противоправным.

СПОСОБЫ ПРИМЕНЕНИЯ СИЛ И СРЕДСТВ ФЛОТА

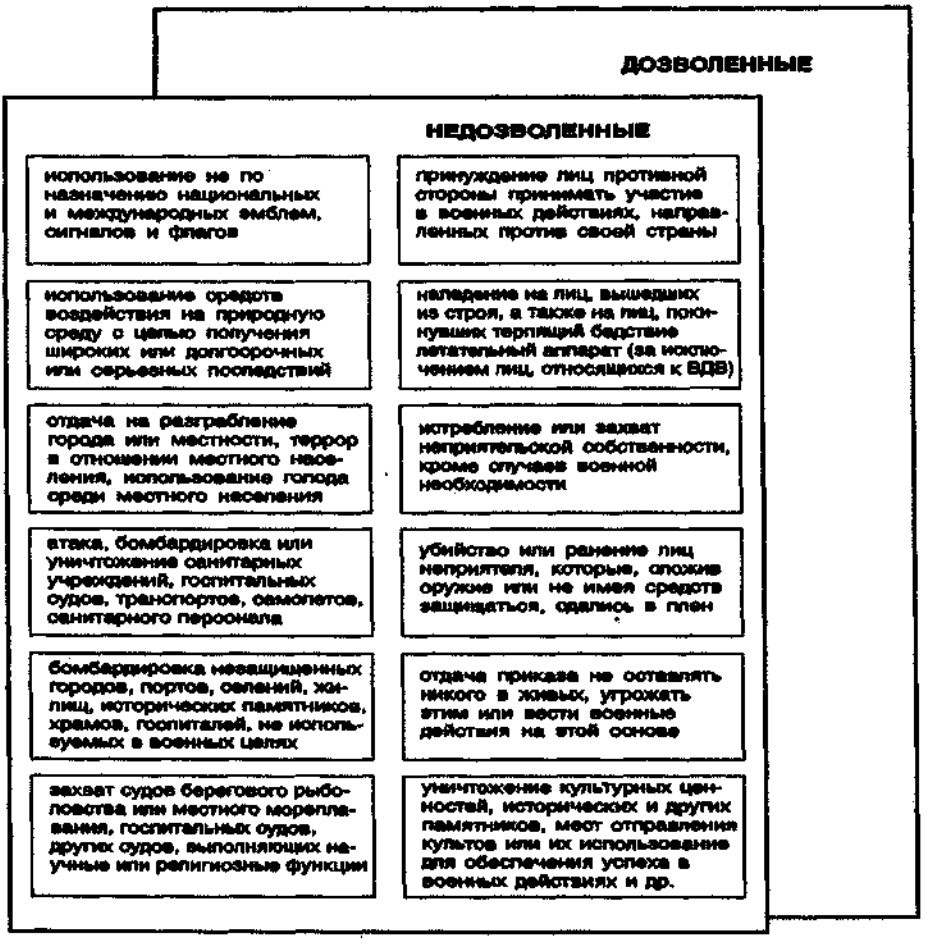


Рис. 9.3.1

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 того из них, которое стало 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.

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, а именно:

1) отказа от развязывания военных действий первыми и от создания крупномасштабных военных группировок в мирное время для ведения наступательных операций;

2) исключения принятия каких-либо военных мер и действий в превентивном порядке, направленных на достижение военного преимущества до совершения агрессии;

3) строгого соблюдения договоров, соглашений и других международных актов о нераспространении ядерного оружия, о разоружении, а также направленных на поддержание мира и безопасности;

4) открытости содержания доктринальных документов;

5) создания эффективных механизмов контроля за военной деятельностью в мирное время.

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 правовой основы принятия коалиционных решений на применение силы (в том числе и военно-морской), следует назвать Соглашение об организация Североатлантического договора (НАТО), подписанного 1 апреля 1949 г.[969] и вступившего в силу 24 августа 1949 г.

Ключевые обязательства Сторон содержатся в Статье 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 понимании Статьи 5 Договора НАТО вооруженное нападение включает в себя вооруженное нападение:

– на территорию любой из Договаривающихся Сторон в Европе или Северной Америке, алжирские департаменты Франции, территорию Турции или острова, расположенные в Североатлантической зоне севернее Тропика Рака и находящиеся под юрисдикцией какой-либо из Договаривающихся Сторон;

– на вооруженные силы, суда или летательные аппараты какой-либо из Договаривающихся Сторон, если эти вооруженные силы, суда или летательные аппараты находились на этих территориях, или над ними, или в другом районе Европы, или над ним, если на них или в нем на момент вступления в силу настоящего Договора размещались оккупационные силы какой-либо из Договаривающихся Сторон, или в Средиземном море, или в Североатлантической зоне севернее Тропика Рака, или над ней [970].

О любом таком вооруженном нападении и всех предпринятых в результате него мерах немедленно сообщается Совету Безопасности. Подобные меры будут прекра-

---

[969] Первоначальные члены – США, Великобритания, Франция, Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Канада, Италия, Португалия, Норвегия, Дания, Исландия. Позднее к Договору присоединились Греции и Турция (1952 г.), ФРГ (1955 г.), Испания (1982 г.).

[970] http://www.otan.ru/doc_na_dogovor.shtml.

щены, когда Совет Безопасности примет меры, необходимые для восстановления и сохранения международного мира и безопасности [971].

Устав ООН, равно как и некоторые иные из упоминавшихся выше документов, говоря о применении вооруженной силы, используют различные термины: «угроза силой», «применение силы», «нарушение мира», «акт агрессии», «вооруженное нападение». Эти понятия не идентичны, и их юридическая значимость различна.

В настоящее время среди ученых и государственных деятелей нет единства понимания 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.

В общем случае государство защищает свои интересы посредством применения к государству-нарушителю мер принуждения или санкций. Среди правил, по которым командиру ВМС, правительство определяет порядок действий на самооборону, наиболее известны и примечательны американские Правила вступления в бой [Rules of Engagement (ROE)][972].

Эти правила основаны, по сути, на двух критериях:

1) необходимость;

2) пропорциональность.

С американской точки зрения, элемент необходимости возникает тогда, когда иностранное соединение или террористический отряд совершают враждебный акт или демонстрирует враждебное намерение.

Элемент пропорциональности предполагает, что военная сила, используемая в ответ на враждебный акт или демонстрацию враждебного намерения, будет ограничена по интенсивности, продолжительности и диапазону, исходя из всех фактов, известных командиру на данный момент, до разумного уровня, необходимого для оказания решительного противодействия враждебному акту или демонстрации враждебного намерения и обеспечения долговременной безопасности сил.

Ключевыми, для раскрытия вышеприведенных положений выступают, по сути, три элемента:

– под «враждебным актом» ROE понимают атаку или другое применение вооруженной силы, непосредственно мешающее или препятствующее выполнению задачи. Когда враждебный акт проявляется, силы флота могут применять пропорционально силу, включая и вооруженную, в целях самообороны всеми необходимыми средствами для защиты, нейтрализации или если необходимо уничтожения угрозы. В случае специальных указаний со стороны вышестоящей инстанции, командиры ВМС, располагающие

---

[971] В январе 1994 г. НАТО принял программу «Партнерство ради мира (ПРМ)», которая, по мнению ее создателей, должна была дать возможность странам-членам НАТО сотрудничать со своими партнерами, не входящими в Североатлантический альянс, в том числе с Россией и Украиной, по многим направлениям военной и оборонной деятельности. 30 мая 1970 г. на встрече в г. Синтре (Португалия) был образован Совет Евроатлантического партнерства (СЕАП), как орган, который мог бы обеспечить основу для проведения консультаций по политическим вопросам, проблемам безопасности и сотрудничества между НАТО и ее партнерами, включая вопросы урегулирование кризисов; вопросы контроля над вооружениями; готовность к чрезвычайным ситуациям и стихийным бедствиям; ядерная безопасность; экологические вопросы, научное сотрудничество; вопросы, относящиеся к операциям по поддержанию мира.

[972] Полный текст этого документа является закрытым. Анализ упомянутых правил основывался на изучении открытых публикаций. В частности: Chapter 8 The law of targeting NWP 9(Rev.A) FMFM 1-10 in The law of naval operations U.S. Naval War College International Law Studies Volume 64 Newport, Rhode Island, 1991; Russian-UK-USA Naval War Game 1994. Strategic Research Department Research Memorandum 5-94. U.S. Naval War College 1994.

полным и отвечающим требованиям времени разведывательным потенциалом, имеют право объявить иностранные войска или террористические группировки враждебными при условии, что обстоятельства диктуют немедленное проведение оборонительных действий, а дефицит времени не позволяет связаться с вышестоящей инстанцией;

– демонстрация враждебного намерения означает угрозу близкой атаки или другого применения вооруженной силы иностранным соединением непосредственно мешающей или препятствующей выполнению поставленной задачи. Когда враждебное намерение проявляется, военно-морские силы могут применять пропорциональную силу, включая и вооруженную, в целях самообороны всеми необходимыми средствами для защиты, нейтрализации или, если необходимо, уничтожения угрозы;

– самооборона – действие, защищающее против враждебного акта или намерения.

Отдавая должное щепетильности, с которой авторы американских ROE постарались приблизить их нормы к международному праву, все же приходится констатировать, что ни одна, какая бы она не была подробная, инструкция не заменит собственной командирской оценки происходящего и не избавит его от ответственности от принятого решения.

Рассматривая в настоящей книге правовую составляющую проблемы, попытаемся, на основании правил США и исследований, проведенных самим автором, предложить некоторые выводы, могущие служить основой принятия решения на применение силы.

Незаконное применение силы означает неправомерные действия корабля (судна), летательного аппарата или иных средств 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;

– только при условии соблюдения принципа пропорциональности характеру и последствиям правонарушения и не превышать пределов, разумно необходимых для достижения целей самообороны;

– только 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;

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 РБУ[973], открытие крышек контейнеров ракетных комплексов;

– разворот и отслеживание иностранного корабля (судна), летательного аппарата, совершившего вооруженное нападение, ракетными, артиллерийскими комплексами(включая стрельбовые РЛС), а также торпедными аппаратами, установками РБУ или иными средствами;

г) огневое поражение средств нападения[974];

д) оповещение зрительными средствами связи или с помощью радиотехнических устройств о предполагаемом применении мер самообороны в случае непрекращения противной стороны правонарушений;

е) предупредительная стрельба из МЗА[975] неуправляемыми реактивными снарядами (НУР) или самолетной пушкой;

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 и международно-правовой статус морских и воздушных пространств, однако, в любом случае они должны предусматривать все доступные меры, позволяющие избежать применение оружия на поражение. В первую очередь, к ним следует отнести:

1) маневр, позволяющий избежать опасности столкновения, если она спровоцирована действиями иностранного корабля (судна);

2) передача на иностранный корабль (судно-нарушитель) предостерегающей информации;

3) в случае, если указанные меры действия не возымели, передается протест;

4) при осложнении обстановки командир корабля (соединения) самостоятельно принимает решение 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).*

---

[973] Реактивная бомбовая установка.

[974] То есть уничтожаются сами средства нападения: ракеты, торпеды, мины и проч.

[975] Малокалиберная зенитная артиллерия.

Огневое поражение включает нанесение ударов и действий по уничтожению или выводу из строя объектов, совершающих нападение с целью принудить этот 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 меняющимся пеленге командир корабля (вахтенный офицер) [976] может осуществить противовоздушное маневрирование (если корабль на ходу) и после достоверной классификации цели как ракета (или иной беспилотный летательный аппарат) применить средства ПВО на поражение.

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, исходя из невозможности достоверно зафиксировать факт вооруженного нападения со стороны любого объекта, действующего враждебно, командир подводной лодки вправе принять решение на применение оружия на самооборону исходя из собственной оценки обстановки.

9.4. Правое регулирование ведения военных операций на море

В последние десятилетия произошли коренные изменения в средствах вооруженной борьбы. К таким коренным изменениям 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 для поражения малоразмерных целей, создание систем освещения обстановки, делающее практически невозможным скрытное перемещение морских и воздушных целей; создание многофункциональных управляющих систем на базе ЭВМ с элементами искусственного интеллекта; создание глобальной системы связи позволяющей осуществлять управление войсками, силами и средствами различного масштаба в реальном масштабе времени; создание комплексов радиоэлектронной борьбы, способных на 30–50% снизить эффективность применения противником высокоточного оружия.

В последующем наибольшее влияние на дальнейшее 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 операциях.

---

[976] При плавании в составе соединения решение на самооборону должен принимать командир соединения.

Каждое из этих событий заставляло пересматривать существующие теории военного искусства и применения права и адаптировать их к новым реалиям.

В отличие от теории военно-морского искусства, существующей десятилетиями, в теории применения норм права при подготовке и ведению операций на море множество белых пятен. Проблема усугубляется тем, что военно-морское право не может не учитывать основные положения теории военно-морского искусства, поскольку в противном случае эффективность разрабатываемых и принимаемых правовых норм станет весьма условной. К тому же, в настоящее время приходится констатировать, что развитие военно-морского искусства и практика вооруженной борьбы на море не нашли отражения в договорном праве, которое, на протяжении многих лет, в основном, ограничивает сферу своего применения защитой раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение на море.

Применительно 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 годов прошлого столетия под патронажем Красного Креста, но с точки зрения современного военно-морского искусства разработанные положения выглядят достаточно примитивно и могут быть признаны разве лишь в качестве основы будущих возможных договоренностей.

Вместе с тем, 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, могущих быть отнесенными 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 них 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 состава «легитимных целей» и третья ограничивает воюющих в выборе отдельных методов вооруженной борьбы.

9.4.1. Зоны ведения военных действий

Операции военно-морских сил осуществляются в морских и воздушном пространстве, правовой режим которых детально рассматривался в главе 3. 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 военно-морских сил, 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 которые распространяются устанавливаемые ограничения (если границы зоны установлены 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 [977].

К первой группе могут быть отнесены «нейтральные», «безъядерные зоны» и некоторые иные (например, «зоны мира»); к другой группе мы отнесем зоны, устанавливаемые в интересах создания (развития) института мер доверия, направленных на ограничение гонки вооружений и обеспечение региональной (национальной) безопасности.

Рис. 9.4.1

Как вполне сложившиеся, с международно-правовой точки зрения, следует выделить демилитаризованные и нейтрализованные территории, а также безъядерные зоны или зоны, свободные от ядерного оружия, наличие которых определено, как минимум, пятью

[977] Данное обобщение представлено на рис. 9.4.1.

международными договорами [978]. Один из них – Договор об Антарктике – вступил в силу 23 июня 1961 г. и по настоящее время является единственным международным соглашением, заключенным после Второй мировой войны, демилитаризирующим довольно крупный географический регион.

Положения Договора применяются к пространствам, расположенным к югу от 60° ю.ш., включая все ледовые шельфы. Вместе с тем, в этом соглашении указывалось и на то, что зафиксированные в нем нормы не будут наносить ущерба или каким-либо образом затрагивать права или осуществление прав любого государства в соответствии с международной практикой использования открытого моря в этом районе [979].

Договор запрещает проведение любых ядерных взрывов и сброс радиоактивных отходов в Антарктике, создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых видов оружия. Однако им не исключается осуществление других видов ядерной деятельности, использование военного персонала или оборудования для научных исследований или в любых других мирных целях.

В Договоре закреплено право ведения воздушного наблюдения в Антарктике в любое время любой Договаривающейся Стороной и проведения инспекции наблюдателями, которым предоставляется свобода доступа в любое время, в любой район или на любую установку и на все морские и воздушные суда, находящиеся в пунктах разгрузки или погрузки на континенте.

Договор по морскому дну 1971 г. исключает морское дно за пределами 12-мильной прибрежной полосы из района, где может быть размещено ядерное и другие виды оружия массового уничтожения, а также сооружения, пусковые устройства, предназначенные для хранения, испытания или применения такого оружия [81, с. 338].

В соответствии с Договором по космосу 1967 г. СССР (Россия), США, Великобритания и некоторые другие государства взяли на себя обязательства не размещать в космическом пространстве, Луне и космических телах естественного происхождения объекты с ядерным и иным оружием массового уничтожения [81, с. 340].

Договор ТЛАТЕЛОЛКО называют первым международным договором, объявляющим свободную от ядерного оружия зону в обитаемом регионе. Нынешний район действия Договора распространяется на все территории, для которых этот документ имеет силу[980]. Термин «территория» определяется как включающий территориальное море, воздушное пространство и любое другое пространство, над которым государства-участники осуществляют суверенитет в соответствии с их собственным законодательством. К Договору прилагаются два дополнительных протокола, образующих вместе с самим Договором систему взаимных прав и обязанностей трех категорий государств: стран латиноамериканского региона, стран, находящихся вне его, но которые несут ответственность в отношении территорий в пределах данного региона[981] и ядер-

---

[978] Договором об Антарктике 1959 г., Договором по морскому дну 1971 г. («О запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения»), Договором по космосу 1967 г. («О принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела»), Договором ТЛАТЕЛОЛКО 1967 г. («О запрещении ядерного оружия в Латинской Америке» и дополнительными протоколами I и II к нему) и Договором РАРОТОНГА 1986 г. (Договор о безъядерной зоне южной части Тихого океана).

[979] http://old.priroda.ru/res/7/international/6-2.html.

[980] Договор подписали 23 страны Латинской Америки, за исключением Чили, Аргентины, Бразилии и некоторых других стран.

[981] К таким государствам относятся Нидерланды, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты и Франции. В принятом к этому Договору Дополнительном протоколе I предусматрива-

ных государств, в том числе могущих получить таковой статус в будущем[982]. В Договоре предусматривается, что после присоединения всех этих государств к этому документу сфера действия этого Соглашения будет в силу необходимости расширена и включит в себя точно определенное морское пространство вокруг Южной и Центральной Америки, а также район Карибского моря.

Договор РАРОТОНГА 1986 г. предусматривает отказ его государств-участников от производства, приобретения и размещения в южной части Тихого океана любых ядерных взрывных устройств, производства здесь ядерных взрывов, а также захоронение радиоактивных отходов[983].

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 и для определения 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 «зоны войны».

Выводы из этого анализа могут быть сформулированы следующим образом:

1. Понятие «зона мира», по существу, включает в себя как политические, так и военные аспекты и состоит из двух крупных взаимосвязанных частей:

а) положений, касающихся межгосударственных отношений, обеспечения мира и международной безопасности, мирного сосуществования государств политики неприсоединения;

б) положений, касающихся демилитаризации и нейтрализации территорий и создания безъядерных зон.

2. «Зона мира» в географическом плане может состоять:

а) из сухопутной и водной территории прибрежных и не имеющих выхода к морю государств и воздушных пространств над ними;

б) водных пространств за пределами территориальных вод и воздушных пространств над ними.

ется расширение статуса безъядерной зоны на территории, которые де-юре или де-факто находятся под юрисдикцией государств, расположенных вне этой зоны. Этот Протокол был подписан и ратифицирован Нидерландами и Соединенным Королевством Великобритании. Его не ратифицировали Соединенные Штаты и Франция.

[982] Существенным дополнением латиноамериканских договоренностей следует считать обязательство пяти ядерных государств уважать статус Латинской Америки как зоны, свободной от использования в ней ядерной энергии в военных целях, как это определено Дополнительным протокол II к указанному Соглашению.

[983] К Договору прилагаются три протокола: первый – по территориям Франции, США, Великобритании, находящихся в зоне действия Договора, второй определяет обязательства не применять ядерное оружие и не угрожать его применением против стран-участниц, третий обязывает их не испытывать никаких ядерных устройств в зоне действия Договора. Договор РАРАТОНГА признан всеми ядерными державами. СССР подписал 2 и 3 протоколы в 1986 г. К Договору также приложены гарантии МАГАТЭ.

На первую часть распространяется суверенитет прибрежных и материковых государств, на вторую – международно-правовой режим открытого моря [984].

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». Указанные зоны могут устанавливаться и за пределами территориальных вод государства, которое объявляет об их установлении, и служат отражением требований Международной морской организации по необходимости должного оповещения, в том числе и об опасных действиях, проводимых силами военных флотов.

3. «Район особого внимания». Он 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 этой 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 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.

Генезис понятия «зона военных действий», по существу входящего в эту третью группу, связан с практикой установления государствами всевозможных зон безопасности вне пределов распространения своего территориального суверенитета, однако, в интересах его защиты.

В 1904 г. Япония установила оборонительные морские районы, выходящие за пределы ее территориального моря на 7 миль. В 1917 г. США создали 29 оборонительных районов, которые местами простирались в сторону открытого моря на несколько

[984] Заметим, для будущих рассуждений, два наиболее существенных фактора, вытекающих из проведенного анализа: 1) в рассматриваемых зонах предполагается устанавливать правовой режим, несколько отличный от того, который формирует известные современные нормы международного морского права; 2) необходимость ясного географического установления их распространения.

десятков миль. Известно, что в развитие Договора 1947 г. страны НАТО создавали «зону безопасности в Иберийской Атлантике».

С 1962 г. «оборонительные зоны» трансформируются в «зоны военных действий» с установлением таковой в 100 миль США в Тонкинском заливе во время войны с Вьетнамом, в которой государство-установитель недвусмысленно указывало на возможность применения силы по отношению к иностранным судам и самолетам, входящим (влетающим) в ее пределы.

Наиболее существенной детализации правосодержащий аспект установления «зоны военных действий» нашел в деятельности государственных органов Ирана и Ирака в период ирано-иракского вооруженного конфликта (1980–1988 гг.)

Практически безукоризненной, с правовой точки зрения, выглядела правотворческая деятельность Ирана. В доказательство данного утверждения приведем некоторые примеры:

– Иран объявил о введении «зоны боевых действий», включающей только те морские пространства, на которые распространялся иранский суверенитет;

– мероприятия оперативно-организационного характера по установлению зон контроля судоходства, указанием конкретных портов разгрузки (погрузки), возможности введения конвойной службы и некоторые другие, также не противоречили нормам современного морского права.

В то же самое время, практическая необходимость осуществления контроля за отечественным и иностранным судоходством и в водах, примыкающих к своему территориальному морю, но на которые не распространялся иранский суверенитет и юрисдикция, привели к явно незаконным действиям их ВМС, использующих гражданские катера для нападения на гражданские суда (что по существу было тождественно каперству), следующие в Персидский залив.

Данное обстоятельство послужило если не причиной, то, во всяком случае, поводом для установления «зон действия кораблей ВМС США», в которых всем остальным мореплавателям предлагалось выполнять требования по опознаванию и порядку сближения с американскими кораблями.

Какие же обобщающие выводы могут быть сделаны из анализа правил использования морских и воздушного пространств упомянутых выше зон, объединенных в третью группу.

1. Те или иные ограничения иностранного судоходства вне пределов территорий воюющих вводились во всех из наиболее серьезных конфликтов:

– «зона ведения боевых действий» в 200 миль устанавливалась около Фолклендских островов, во время англо-аргентинского вооруженного конфликта 1982 г., где Великобритания, по сути, снимала с себя ответственность за применение силы по отношению ко всем судам, в нее заходящим;

– в 1982–1983 гг. у побережья Ливана, в разные по продолжительности периоды, Соединенные Штаты устанавливали «зоны», где производили опасные действия корабли ВМС США [85]; аналогичные зоны устанавливались в Персидском заливе в 1984 г. и Аравийском море в 1985 г.[985].

2. Объем полномочий (а по сути, принудительные действия) военных кораблей по отношению ко всем судам, следующим в открытом море, сводился к следующему: при приближении на дистанцию до 5 миль к кораблям ВМС США суда должны были сообщать свою принадлежность, флаг и путь следования; в случае отказа от выполнения этих

[985] Ограничения, устанавливаемые силами, так называемыми «странами коалиции» во время вторжения в Ирак в марте 2003 г., носили характер морской блокады, которая, однако, не объявлялась.

требований к таким судам могли быть применимы и меры самообороны, под которыми подразумевалось применение силы.

3. Государства, примыкающие к территории воюющих, а также государства (юридические и физические лица), зависящие от стабильных с ними экономических связей, осуществляемых по морю и по воздуху, прибегают, в условиях конфликта и угрозы их интересам, к помощи третьих стран, обладающих политическим авторитетом и морской силой. С этой целью заключаются межгосударственные соглашения, имеющие как минимум две разновидности, но преследующих одну цель: сознавая неизбежность ограничения принципа свободы открытого моря (там, где оно граничит с территориями воюющих) обеспечить защиту своих экономических (в узком смысле) интересов, используя «патронаж» морской державы, формально не участвующей в войне[986].

Таким образом, объединяя выводы, полученные в ходе рассмотрения правосодержащих аспектов установления всевозможных морских зон (кроме определенных конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву), можно сформулировать основные концептуальные положения по соотношению принципа свободы открытого моря и обеспечению безопасности ВМД.

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 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 воюющим, так и не участвующим в конфликте государствами, могут устанавливаться «морские зоны безопасности» для обеспечения организованного транзита гражданских судов в обеспечение сил и средств национального военно-морского флота или флота Державы-покровительницы[987].

Здесь уместно заметить, что на наш взгляд, более целесообразным было бы использование термина «государство-гарант»:

– с одной стороны, это исключило бы хаос с точки зрения объявления заинтересованными государствами многочисленных зон и необходимостью мореплавания их учета (нанесения границ учета различных правил плавания, опознавания и т.д.);

---

[986] Как известно, Кувейт, чьи интересы страдали в наибольшей степени во время ирано-иракской войны, обратился за помощью к США и СССР для обеспечения безопасности транспортировки своей нефти. США перерегистрировали часть кувейтских танкеров, на которых подняли свой флаг; СССР пошел по пути предоставления советских танкеров для перевозки кувейтской нефти; однако, в том и другом случае ВМФ СССР и ВМС США защищали при конвоировании суда, плавающие под своим флагом, что с международно-правовой точки зрения было вполне оправдано.

[987] 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.

– 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»[988].

На наш взгляд, было бы также весьма полезно, например, в текст новой Конвенции, регламентирующей войну на море, ввести понятие Державы-гаранта, 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[989].

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».

Применение норм права, направленных на ограничение государства-флага в выборе состава соединения нам представляется малоперспективным направлением. Вспомним, что еще согласно Санкт-Петербургской Декларации 1868 г. гуманитарное право должно установить технические границы, при которых потребности войны должны отступать перед требованиями гуманности, а не регулировать действия, относимые современной военной наукой к тактике и оперативному искусству. Другое дело, не сковывая государства в выборе оперативно-тактических критериев, определяющих параметры разворачиваемых в исследуемых зонах соединений, вполне допустимым является регламентация их деятельности и четкая ограниченность в выборе средств и способов воздействия на объекты, входящие (влетающие) в интересующие нас зоны.

Не ставя целью в настоящей книге подробно останавливаться на данном вопросе (он представляется объектом специального исследования[990]), тем не менее, можно отметить, что вокруг указанной проблемы 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

---

[988] 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» [87].

[989] 25–29 октября 1988 г. в Мадриде прошел международный семинар экспертов по международному гуманитарному праву, который был организован Международным институтом гуманитарного права. Семинар 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 десятилетий XX вв. норм ведения морской войны современному положению дел в этой области. В дискуссиях выявилось различие мнений участников по ряду проблем, прежде всего, 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.

[990] Такие исследования, например, предпринимались Стэнфордским университетом (США) с участием представителей ВМС США, России и Японии (в 1992 г.) и ВМС США, России и Китая (в 1993 г.).

судов (летательных аппаратов), ибо этот вопрос не только и не столько правовой, а больше нравственный, где достижение соглашения (то есть превращение нормы нравственной в правовую) будет зависеть от степени готовности идти на компромиссы со стороны военного командования, развернутого в зоне соединения, и от уровня понимания «нейтрального капитана» меры ответственности за экипаж и судно, в случае сознательного уклонения от предъявляемых к нему требований, «хорошее не должно становиться плохим из-за того оружия, которое призвано защитить его» [88].

И последний вопрос связан с возможностью или степенью обязательности того или иного государства оповещать иностранных пользователей о предполагаемом установлении «морской зоны безопасности». Можно признать вполне обоснованным утверждение об обязательности должного оповещения об установлении зон военных действий и морских зон безопасности.

Теоретической основой данного утверждения являются: во-первых, требования Конвенции ООН 1982 г. по необходимости «надлежащего согласованного в международном порядке ... предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями» [14, Статья 262]; во-вторых, положения резолюции IMO A 709(17) от 6 ноября 1991 г., которая объявляет о необходимости сбора информации, имеющей значение для безопасности мореплавания и передачи ее всем заинтересованным мореплавателям. Причем перечень сообщений считается подходящим для передачи предостережений, если информация касается особых действий, в том числе, и в случаях военно-морских учений, ракетных стрельб, запусков космических объектов, ядерных испытаний и т.д. Кроме того, в этот перечень должна включаться информация о плавающих минах, о временном закрытии установленных путей [991].

Практика деятельности абсолютного большинства ведущих морских государств в рамках Всемирной службы навигационных предупреждений подтверждает обязательность установления зон, где действуют временные опасности для судоходства и полетов. В частности, американская доктрина использования ВМС в мирное время допускает военно-морское присутствие с целью обеспечения безопасности морских государственных и коммерческих коммуникаций, с учетом соблюдения мер безопасности, включая выпуски извещений серии NOTMAR[992]

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 учета судовладельцем интересов прочих пользователей морских пространств, действующих в зонах, примыкающих к «зонам военных действий».

В пользу правомерности ограничения свобод открытого моря в «морских зонах безопасности» можно было бы привести некоторые суждения[993].

---

[991] Фактически, все, упомянутые здесь действия и являются основанием для объявления того или иного участка открытого моря «зоной временно опасной для плавания и полетов» или по предполагаемой нами терминологии – «морской зоной безопасности».

[992] Применительно к деятельности ВМФ РФ, обязательность установления таких зон и должного об этом оповещения обусловлена требованиями инструкций Министра обороны, а также издаваемых на флотах Правил использования полигонов.

[993] Концентрируясь на рассмотрении юридических аспектов упомянутой проблемы, все же заметим, что наряду с правовыми аспектами, ее решение, во многом зависит от проводимой ведущими державами морской политики.

Так, в силу требований норм морского права государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности в том, что касается:

– пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения;

– комплектования и условий труда экипажей;

– конструкции, оснащения судов и их мореходных качеств.

Морское право, называя способы обеспечения безопасности мореплавания, с одной стороны, возлагают на государство обязанность принимать необходимые меры, чтобы все суда, плавающие в море под их флагом, выполняли установленные международным правом правила, а с другой требуют от всех прибрежных государств способствовать организации и содержания соответствующей эффективной спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем.

Безусловно, это положение следует признать лишь косвенным подтверждением выдвигаемого выше тезиса, но они могли бы послужить правовой основой дальнейшего развития норм международного гуманитарного права, в частности в том, что касается:

1. Правомерности ограничения свободы судоходства в рассматриваемых зонах.

2. Необходимости опознавания с военными кораблями государства (государств)-гаранта(-ов).

3. Выполнения указаний военного командования в «морской зоне безопасности».

Какие же выводы позволяют нам сделать приведенные рассуждения? Во-первых, попытаемся сформулировать примерное определение обосновываемого понятия в общетеоретическом плане.

«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 элементы, неизбежно затрагивающие интересы международного сообщества в целом, в частности:

1. Нанесение ущерба объектам противника может осуществляться с учетом перечня, предусмотренного Дополнительным протоколом I (1977 г.) к Женевским конвенциям 1949 г. о международном вооруженном конфликте. 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 носят глобальный характер и попадает под положения Статьи I Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного воздействия средств на природную среду 1977 г., которые 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. Отказа 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[994].

4. Демонтаж с расположенных за пределами территориальных вод ядерных энергетических установок или радиоактивных источников.

«Морская зона безопасности» – район, включающий морские и воздушные пространства над ними, расположенный за пределами территориальных вод (территориального моря)воюющих государств, но тяготеющий к их морской территории или расположенный на (в пределах) путях международного судоходства с особым, договорно-установленным и гарантированным правовым режимом.

Упомянутый в определении правовой режим должен, в частности, предусматривать:

1. Ужесточение требований по контролю за судоходством и аэронавигацией, в частности в том, что касается:

– обязательного опознавания с военными кораблями государства-установителя;

– поддержания с ними 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 следующие 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;

– или тех, где ответственность за возможную транспортировку военной контрабанды принимает на себя государство-гарант);

– 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 исключительной экономической зоны 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 ней-

[994] Юридическое содержание термина «военные цели» в известных автору международно-правовых источниках не раскрывается. На основе анализа практики ВМД, кроме действий, непосредственно связанных с вооруженной борьбой, к таковым можно отнести: освещение воздушной, надводной и подводной обстановки, наведение оружия, обеспечение связи и др.

тральные воды, образующие международные проливы, и воды, в которых может осуществляться право архипелажного прохода по морским коридорам, запрещаются враждебные действия вооруженных сил воюющих государств.

Воюющие не могут использовать нейтральные воды в качестве убежища, их военные и вспомогательные летательные аппараты не могут вторгаться в нейтральное воздушное пространство в этом случае нейтральное государство может использовать средства, которыми оно располагает, для того чтобы потребовать приземления летательного аппарата на своей территории, и интернирует летательный аппарат и его экипаж на время вооруженного конфликта.

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 и предоставлять услуги 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.

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 государств, граничащих с проливами, и государств-архипелагов, касающиеся транзитного прохода и архипелажного прохода по морским коридорам, принятые в соответствии с общим международным правом, остаются в силе. Надводные корабли, подводные лодки и летательные аппараты как воюющих, так и нейтральных государств, пользуются правами транзитного прохода 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.

Нейтральные государства не могут приостанавливать действие права транзитного прохода и права архипелажного прохода по морским коридорам, препятствовать их осуществлению или каким-либо иным образом затруднять осуществление этих прав. При транзитном проходе (как подводном, так и надводном) кораблей воюющих сторон через нейтральный международный пролив или пролете над ним, либо при архипелажном проходе (как подводном, так и надводном) 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 [995].

Воюющие могут при проходе (как подводном, так и надводном) через нейтральные проливы и воды, где действует право архипелажного 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. Воюющие, однако, не могут во время транзитного прохода 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.

9.4.2. 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 дальнейшего использования 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 тактическим, если они предназначены для поля боя.

Международное право не содержит норм, запрещающих государству обладать этим оружием. Размещение систем ядерного оружия на кораблях и своей территории является суверенным правом государства.

Из государств, являющихся официальными членами «ядерного клуба», Китай в 1964 г. объявил о своем одностороннем обязательстве не применять первым ядерное оружие. Советский Союз также брал на себя обязательства не применять первым ядерное оружие и неоднократно призывал остальные ядерные державы последовать этому примеру. В случае возникновения между СССР и США обстоятельств, которые опасным образом обострили бы отношения между ними, обе стороны брали на себя обязательства приступить к немедленным консультациям, для чего между Вашингто-

[995] См. п. 27–30 Правил Сан-Ремо.

ном и Москвой (а в последствии и с Парижем и Лондоном) была установлена прямая связь[996].

В случае инцидентов, связанных с носителями (несанкционированный запуск ракет), а также при проведении экспериментальных (учебных) запусков (одной ракетой) за пределы территории в направлении США, Франции и Великобритании, Россия обязана принять меры по уничтожению запущенных ракет. Этот же порядок установлен и в случае пуска двух или более ракет в пределах территории России.

Испытания ядерного оружия в атмосфере, космическом пространстве и под водой запрещены. Недопустимым является и его размещение на дне морей и океанов за пределами территориальных вод государств.

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 О(М) ТВД [997] 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.

Однако в международном праве установлен ряд ограничений на использование (применение) отдельных видов обычного оружия и средств их наведения.

Средства, использование которых в мирное время регламентировано специальными соглашениями

К таким средствам следует отнести:
– орудия, пусковые установки, торпедные аппараты, стрельбовые РЛС;
– сети управления, под которыми понимаются средства и системы передачи сигналов и информации;
– лазеры;
– прожекторы и иные мощные осветительные средства;
– сигнальные осветительные ракеты;

---

[996] Первое соглашение было подписано в 1963 г. В 1971 г. заключено Соглашение о мерах по улучшению линии прямой связи между США и СССР (установлены два дополнительных контура для связи через спутники). В 1964 г. заключено Соглашение относительно установления скоростной фотопередачи карт и диаграмм, а также текста.

[997] О(М) ТВД-океанский (морской) театр военных действий.

– различные предметы, сбрасываемые с летательных аппаратов и кораблей (судов).

Орудия, пусковые установки, торпедные аппараты и стрельбовые РЛС. Применительно к ситуации маневрирования, на визуальной видимости относительно кораблей и летательных аппаратов ВМФ государств, связанных с Россией соглашениями по предотвращению инцидентов [998], недопустима имитация атак путем разворота или отслеживания указанными средствами корабля (летательного аппарата) другой стороны.

Сети управления. Вблизи нахождения кораблей, летательных аппаратов ВМФ государств, связанных с Россией соглашениями по предотвращению опасной военной деятельности, постановка помех системам управления, запрещена. «Создание помех систем управления» означает такие действия, которые затрудняют, прерывают или ограничивают работу средств и систем сигналов и информации, обеспечивающих управление личным составом, кораблей, летательных аппаратов другой стороны.

Под *лазером* понимается любой источник интенсивного когерентного высоконаправленного электромагнитного излучения в видимом, инфракрасном или ультрафиолетовом диапазоне, которое основано на вынужденном излучении электронов, атомов или молекул. Применительно к кораблям и самолетам ВМС стран, связанных с Россией обязательствами по соглашениям по предотвращению опасной военной деятельности, лазеры не должны применяться[999]:

а) без предварительного уведомления о планируемом применении при одновременном нахождении кораблей, летательных аппаратов сторон в одном районе;

б) если направление излучения и расстояние до кораблей и самолетов или любых других объектов не обеспечивает безопасность личного состава и техники.

Прожекторы и иные мощные осветительные средства не должны использоваться для освещения ходовых мостиков военных кораблей ВМФ, а также невоенных судов государств, связанных с Россией соглашениями по предотвращению инцидентов[1000].

Сигнальные осветительные ракеты. Применение (выстреливание) сигнальных осветительных ракет для привлечения внимания корабля ВМС, летательного аппарата, невоенного судна государства, связанного с Россией соглашением по предотвращению инцидентов, недопустимо. Противоправным также является сброс с летательных аппаратов, кораблей или судов *различных предметов,* таким образом, чтобы они создавали опасность или помехи мореплаванию.

Беспилотные летательные аппараты

Под беспилотными летательными аппаратами понимаются управляемые автоматически (автономно или дистанционно) или неуправляемые летательные аппараты легче или тяжелее воздуха (к ним, в частности, относятся: крылатые ракеты, ЗУР, ракеты-мишени, мишени, планеры, несущие боевой заряд, аэростаты, шар-пилоты, зонды и прочее).

К ним применяются нижеприводимые положения при условии наличия на их корпусе опознавательного знака вооруженных сил государства и соответствующие регистрационные номера, а именно: указанная категория боевых средств обладает имущественным иммунитетом собственности государства-регистрации, заключенном

---

[998] Командиру корабля в своих действиях следует воздерживаться от аналогичных действий и по отношению к кораблям, летательным аппаратам государств, с которыми Россия таких соглашений не заключала.

[999] Об указанных соглашениях см. параграф 9.5.

[1000] Там же.

в особом режиме, обусловленном особым положением субъекта права собственности – суверенного государства.

Иммунитет военного беспилотного летательного аппарата сводится к тому, что это имущество не может быть объектом насильственных мер со стороны того государства, где этот беспилотный летательный аппарат совершил вынужденное приземление или приводнение.

Указанные боевые средства должны быть возвращены государству регистрации, в то время как последнее за незаконный влет такого объекта в воздушное пространство другого государства может нести ответственность, включая и материальную, в случае фактически нанесения ущерба.

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) [1001] 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, разрыв подводных кабелей и трубопроводов, участие в 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 система 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;

[1001] Или иных лиц, находящихся под покровительством международного права.

е) суда, выполняющие религиозные, научные миссии невоенного характера или зафрахтованные для филантропические 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 требованиям об опознавании и осмотре.

Торговые суда под флагами нейтральных государств не должны подвергаться нападению, кроме случаев, если:

а) существуют разумные основания предполагать, что они перевозят контрабанду или нарушают режим блокады, и если после того, как им сделано предупреждение, они намеренно и явно отказываются остановиться или намеренно и явно сопротивляются осмотру или обыску;

б) они участвуют в военных действиях на стороне противника, например, в качестве вспомогательных судов;

в) они осуществляют разведывательные действия;

г) они следуют в составе конвоя военных кораблей противника; или

д) выполняют иные военно-вспомогательные функции.

Санитарные летательные аппараты не подлежат нападению, только если они:

а) признаны таковыми;

б) имеют соответствующие опознавательные знаки;

в) совершают полеты над районами, контролируемыми своими или союзными силами, или

г) совершают полеты за пределами зоны вооруженного конфликта.

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.

С правовой точки зрения, достаточным основанием относить невоенные летательные аппараты не участвующих в войне или нейтральных государств к правомерным целям является:

а) участие в военных действиях в интересах противника (например: установка мин, разминирование, установка гидроакустических датчиков, применение средств радиоэлектронной борьбы, перехват других гражданских летательных аппаратов или нападение на них);

б) действие в качестве транспортного летательного аппарата с целью транспортировки войск или военных грузов);

в) осуществление сбора разведывательных данных (например: участие в работе разведки, в системе раннего предупреждения, наблюдении или выполнении задач по командованию, управлению или связи);

г) полет в охранении военных летательных аппаратов противника;

д) отказ подчиниться требованию об опознавании, изменении курса или направлении для осмотра и обыска на аэродром воюющей стороны, безопасный для данного типа летательных аппаратов и находящийся в пределах разумной досягаемости, или

использование оборудования по управлению огнем, которое с разумной степенью вероятности можно счесть частью системы вооружения летательного аппарата, или маневрирование при перехвате с явной целью напасть на перехватывающий летательный аппарат воюющей стороны;

е) наличие на борту ракетного, бомбового, торпедного, минного или иного вооружения.

Возможность точной идентификации летательных аппаратов как гражданских (зарегистрированных в невоюющих или нейтральных странах) в период современного вооруженного конфликта представляется весьма сомнительной, а по сему 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 NOTAM. Вооруженные силы должны использовать 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 [1002].

Объекты с особым правовым статусом

С целью обеспечения максимальной защиты, международное право наделяет особым статусом ряд объектов, хотя и не принимающих непосредственное участие 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. Статья 22 II Женевской конвенции 1949 г.[1003] под военными госпитальными судами понимает 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, ни захвачены, и должны пользоваться уважением и защитой.

Кроме военных госпитальных судов, покровительство Женевской конвенции распространяется на:

– госпитальные суда, используемые национальными обществами Красного Креста;

[1002] См. п. 77 Правил Сан-Ремо.

[1003] Эти суда 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, за 10 дней до их использования их названия и характеристики и они имеют от соответствующих властей документ, удостоверяющий, что при их снаряжении и при их отправлении они находились под надзором этой стороны (Статья 24 упомянутой выше Конвенции).

– небольшие суда, используемые государством (или официально признанными обществами помощи) для проведения прибрежных спасательных операций [1004];
– санитарные суда и плавучие средства [1005];
– санитарные летательные аппараты.

Государства с момента начала военных действий, но не позднее чем за 10 дней до их использования, должны доводить сторонам конфликта сведения о свих госпитальных судах, включая их название характеристики[1006] и средства, с помощью которых можно осуществить опознавание судна.

Госпитальные суда должны иметь следующие внешние характеристики:

– корпуса судов должны быть окрашены в белый цвет;

– на левый и правый борта корпуса и на горизонтальных поверхностях должны быть нанесены один или несколько темно-красных крестов по возможности наибольших размеров, с тем чтобы обеспечить наилучшую видимость в море и с воздуха.

Вопрос вооружения военных госпитальных судов Женевской Конвенцией не определен, однако, наличие на борту госпитальных судов так называемых «пассивных» средств защиты (например, дипольные отражатели, инфракрасные тепловые ловушки для головок самонаведения, и т.д.) и средств кодированной связи - не противоречит нормам международного права.

Все госпитальные суда дают себя опознать, поднимая флаг с красным крестом на белом поле[1007], свой национальный флаг, и, кроме того, если они принадлежат к нейтральному государству, поднимая флаг стороны, находящейся в конфликте, под начало которой они себя поставили [1008].

Покровительство распространяется на госпитальные суда любого тоннажа и на их спасательные шлюпки независимо от того, где они используются. Однако, для того, чтобы обеспечить максимальные удобства и безопасность, стороны, находящиеся в конфликте, должны стараться использовать для перевозки больных, раненых и потерпевших кораблекрушение на дальние расстояния и в открытом море только госпитальные суда водоизмещением свыше 2.000 брутто-тонн (Статья 26).

Стороны, находящиеся в конфликте, имеют право контроля и осмотра госпитальных судов. Они вообще могут отказаться от их помощи, приказать им удалиться, предписать им определенное направление, осуществлять контроль за использованием их радиоаппаратуры и других средств связи и даже задержать их на срок, не превы-

---

[1004] Женевская Конвенция об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил на море от 12 августа 1949 г.

[1005] В соответствии с Дополнительным протоколом к Женевским конвенциям от 12 августа 1949 г., касающимся защиты жертв международных вооруженных конфликтов (далее Протокол 1), под ними понимаются любые средства санитарной перевозки по воде [Статья 8 (i)].

[1006] Регистровый брутто-тоннаж, длину от носа до кормы и количество мачт и труб.

[1007] В отношении стран, употребляющих вместо красного креста красный полумесяц или красные лев и солнце на белом поле, допускается их использование в качестве отличительного знака санитарного транспортного средства. Такие флаги должны подниматься на грот-мачте как можно выше. Спасательные лодки госпитальных судов, прибрежные спасательные суда и все небольшие суда, используемые медицинской службой, также должны придерживаться установленной для госпитальных судов системы обозначения.

[1008] Как обозначать такие суда в ночное время и в период ограниченной видимости, Конвенция 1949 г. не содержит (как правило, упомянутые выше эмблемы, нанесенные на корпусе и палубе, а также флаги подсвечиваются прожекторами), однако указывает на то, что принимаемые меры должны быть согласованы со стороной, находящейся в конфликте, во власти которой такие суда находятся. Они должны предпринимать необходимые меры, чтобы их окраска и отличительные эмблемы были достаточно хорошо видимы.

шающий 7 дней с момента их осмотра [1009]. Они также могут временно назначить на судно комиссара[1010], единственной обязанностью которого будет наблюдать за тем, чтобы осуществлялись приказы, отдаваемые в соответствии с приведенными выше положениями в отношении контроля за использованием госпитальных судов. Указания капитанам (на понятном им языке) вписываются в судовой журнал госпитального судна.

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[1011].

В соответствии с Протоколом I, «санитарные летательные аппараты» означают любые средства санитарной перевозки по воздуху [Статья 8(j)]. 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, радио и сигналы система вторичного радиолокационного опознавания (SSR). Указанные сигналы имеют следующие характеристики:

1) световой сигнал должен представлять собой осветительное устройство, установленное таким образом, чтобы световой сигнал был виден с возможно большего числа направлений. Сигнал подается в виде вспышек голубого света с частотой от 60 до 100 вспышек в минуту[1012];

2) радиосигнал представляет собой радиотелефонное или радиотелеграфное сообщение, которому предшествует отличительный сигнал приоритета, передаваемый три раза до сигнала вызова данного санитарно-транспортного средства[1013].

Радиосообщение, которому предшествует отличительный сигнал приоритета, должно содержать следующие данные:

[1009] Госпитальные суда, которые временно задержаны неприятелем, должны спускать флаг стороны, находящейся в конфликте, на службе которой или под началом которой они находятся. Прибрежным спасательным судам, если они продолжают действовать с согласия оккупирующей Державы из оккупированных баз, может быть разрешено продолжать поднимать свой национальный флаг вместе с флагом с красным крестом на белом поле, когда они выходят в море, при условии предварительного оповещения об этом всех заинтересованных сторон, находящихся в конфликте.

[1010] Или нейтральных наблюдателей на основании своего одностороннего акта или по специальному соглашению.

[1011] Статья 23 Дополнительного протокола к Женевским конвенциям от 12 августа 1949 г., касающимся защиты жертв международных вооруженных конфликтов.

[1012] Рекомендованный голубой цвет создается путем использования трех хроматических координат: граница зеленого цвета $y = 0{,}065 + 0{,}805x$, граница белого цвета $y = 0{,}400 - x$, граница пурпурного цвета $x = 0{,}133 + 0{,}600y$ (Статья 6 Приложения 1 к Протоколу I).

[1013] Радиосообщение передается на английском языке через соответствующие интервалы на частоте или частотах, определенных в соответствии с Таблицей распределения частот Регламента радиосвязи, являющегося приложением к Международной конвенции электросвязи. Государство определяет и опубликовывает национальные частоты, которым оно будут пользоваться для передачи указанных сообщений. Эти частоты доводятся до сведения Международного союза электросвязи.

а) сигнал вызова санитарно-транспортного средства;

б) местонахождение санитарно-транспортного средства;

в) количество и вид санитарно-транспортных средств;

г) предполагаемый маршрут;

д) расчетное время пребывания в пути и время отправления и прибытия в зависимости от обстоятельств;

е) любую другую информацию (например, такую как высота полета, находящиеся под наблюдением радиочастоты, а также условные языки, режимы работы и коды систем вторичного радиолокационного опознавания [1014]);

Режим работы и код (SSR), предназначенные для исключительного использования их санитарными летательными аппаратами, определяются в соответствии с процедурами, которые будут рекомендованы ICAO [1015].

Когда двусторонняя радиосвязь невозможна, то могут использоваться сигналы, предусмотренные Международным кодом сигналов, утвержденным IMO, или содержащиеся в Приложении к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

Временные санитарные летательные аппараты, которые из-за недостатка времени или в силу своих технических данных не могут быть обозначены отличительной эмблемой, используют вышеприведенные отличительные сигналы в зависимости от технических возможностей.

В морских районах (и в воздушном пространстве над ними), физический контроль над которыми противной стороной не осуществляется, сторона, находящаяся в конфликте и использующая в этих районах санитарные летательные аппараты, для большей безопасности может уведомить противную сторону о том, когда такие летательные аппараты осуществляют здесь полеты [1016] и находятся в пределах досягаемости оружия класса «поверхность–воздух» [1017].

В тех частях зоны соприкосновения[1018], физический контроль над которыми осуществляется дружественными силами, и в тех районах, физический контроль над которыми какими-либо силами отчетливо не установлен, а также в соответствующем воздушном пространстве над ними, защита санитарных летательных аппаратов может быть полностью действительной только на основе предварительного соглашения между компетентными военными властями сторон, находящихся в конфликте [1019].

Санитарные летательные аппараты стороны, находящейся в конфликте, продолжают пользоваться защитой во время полетов над районами суши или моря, физический контроль над которыми осуществляется противной стороной, при условии, что на совершение таких полетов предварительно было получено согласие компетентных властей этой противной стороны. При отсутствии такого согласия (или при отступлении от условий, на которых такое согласие было получено, либо в результате навигационной ошибки, либо в силу чрезвычайных обстоятельств, угрожающих безопасно-

---

[1014] Статья 7 Приложения 1 к Протоколу I.

[1015] Описание работы системы вторичного радиолокационного опознавания приведено в Приложении 10 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

[1016] А также о предполагаемом числе санитарных летательных аппаратов, планах их полетов и средствах опознавания (Статья 29 Приложения 1 к Протоколу I).

[1017] Статья 25 Приложения 1 к Протоколу I.

[1018] «Зона соприкосновения» означает любой район суши, в котором передовые подразделения противостоящих сил находятся в соприкосновении друг с другом и особенно там, где они находятся в пределах досягаемости огня прямой наводкой с земли.

[1019] Статья 26 Приложения 1 к Протоколу I.

сти полета), командир экипажа должен исполнить приказ противной стороны приземлиться (совершить посадку на воду) или следовать иным указаниям [1020].

Ограничения на использование санитарных летательных аппаратов заключаются в том, что они не должны:

1) осуществлять полеты с целью получения какого-либо военного преимущества над противной стороной, а также с целью сбора или передачи разведывательных данных;

2) «прикрывать» неприкосновенность военных объектов от нападения;

3) нести на своем борту какого-либо оборудования, предназначенного для целей разведки;

4) осуществлять транспортировку грузов военного назначения[1021];

5) использоваться для розыска раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение;

6) нести какого-либо иного вооружения, кроме стрелкового оружия и боеприпасов, снятых с раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, находящихся на борту, и еще не переданных соответствующей службе, и такого легкого личного оружия, которое может быть необходимо медицинскому персоналу, находящемуся на борту, для самообороны и защиты раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, находящихся на его попечении.

Санитарным летательным аппаратам, совершающим полеты над районами, физический контроль над которыми осуществляется противной стороной, а также совершающим полеты над районами, физический контроль над которыми четко не установлен, может быть приказано, в зависимости от случая, приземлиться или совершить посадку на воду для проведения проверки, однако, исключительно с целью установления того, удовлетворяет ли он условиям санитарного транспортного средства. Если такая проверка покажет, что летательный аппарат не нарушает конвенционных условий, то ему разрешается продолжать полет без задержки. Если такая проверка покажет, что летательный аппарат:

а) не является санитарным летательным аппаратом;

б) нарушает выше приведенные условия; или

в) совершал полет без предварительного соглашения или в нарушение его, когда такое соглашение требуется, такой летательный аппарат может быть задержан.

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. Условия соглашения могут потребовать посадки летательного аппарата на назначенный аэродром в пределах нейтрального государства для проверки. Если санитарный летательный аппарат при отсутствии соглашения или в нарушение условий соглашения входит в нейтральное воздушное пространство в результате навигационной ошибки либо ввиду чрезвычайных обстоятельств, влияющих на безопасность полета, то он принимает все меры для уведомления о таком полете и для своего опознавания. Как только такой летательный аппарат будет опознан нейтральным государством в качестве санитарного, он не подлежит нападению, однако ему может быть

[1020] Статья 27 Приложения 1 к Протоколу I.

[1021] Перевозка на борту личных вещей лиц, находящихся на борту, или наличие оборудования, предназначенного исключительно для облегчения пилотирования, связи или опознавания, не считаются запрещенными.

приказано приземлиться для проведения проверки. Когда проверка проведена и установлено, что данный летательный аппарат действительно является санитарным летательным аппаратом, ему предоставляется возможность продолжать полет. Если проверкой установлено, что летательный аппарат не является санитарным летательным аппаратом, он может быть захвачен [1022].

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), касающийся защиты жертв международных вооруженных конфликтов, принятых 12 августа 1949 г. [1023].

Военнопленными, в соответствии с положениями Статьи 4 третьей Женевской конвенции, признаются попавшие во власть неприятеля лица, принадлежащие к одной из следующих категорий:

1) личный состав вооруженных сил стороны, находящейся в конфликте, а также личный состав ополчения и добровольческих отрядов, входящих в состав этих вооруженных сил;

2) личный состав других ополчений и добровольческих отрядов, включая личный состав организованных движений сопротивления, принадлежащих стороне, находящейся в конфликте, и действующих на их собственной территории или вне ее (даже если эта территория оккупирована), если эти ополчения и добровольческие отряды, включая организованные движения сопротивления, отвечают нижеследующим условиям: имеют во главе лицо, ответственное за своих подчиненных и определенный и явственно видимый издали отличительный знак, открыто носят оружие, соблюдают в своих действиях законы и обычаи войны.

3) личный состав регулярных вооруженных сил, считающих себя в подчинении правительства или власти, не признанных держащей в плену Державой;

4) лица, следующие за вооруженными силами, но не входящие в их состав непосредственно, как, например, гражданские лица, входящие в экипажи военных самолетов, военные корреспонденты, поставщики, личный состав рабочих команд или служб, на которых возложено бытовое обслуживание вооруженных сил, при условии, что они получили на это разрешение от тех вооруженных сил, которые они сопровождают, для чего эти последние должны выдать им удостоверение личности предусмотренного Конвенцией образца;

5) 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;

6) население неоккупированной территории, которое при приближении неприятеля стихийно по собственному почину берется за оружие для борьбы со вторгающимися войсками, не успев сформироваться в регулярные войска, если оно носит откры-

---

[1022] Статья 29 Приложения 1 к Протоколу I.

[1023] Обозначение Женевских Конвенций от 12 августа 1949 г., касающихся защиты жертв международных вооруженных конфликтов, по номерам было применено в Дополнительном протоколе к указанным конвенциям (Протокол I), согласно которому: первая конвенция – Конвенция об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях; вторая конвенция – Конвенция об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение, из состава вооруженных сил, на море; третья конвенция – Конвенция об обращении с военнопленными; Четвертая конвенция – Конвенцию о защите гражданского населения во время войны.

то оружие и соблюдает законы и обычаи войны. Кроме того, международное право предусматривает аналогичное с военнопленными обращение для лиц, на которые распространяется режим интернирования (Статья 4 III 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 (Статьи 13, 14 III Конвенции 1949 г.).

Приложение II к Женевской конвенции 1949 г. и Дополнительный протокол I от 1977 г., содержат подробные правила обращения с ранеными, больными и потерпевшими кораблекрушение. Лица на борту судов и летательных аппаратов, попавшие во власть воюющего или нейтрального государства, пользуются уважением и защитой. Находясь в море, и после этого, до определения их статуса, они остаются под юрисдикцией государства, во власти которого оказались. Члены экипажей госпитальных судов не могут быть захвачены во время своей службы на этих судах. Члены экипажей спасательных судов не могут быть захвачены в то время, когда они осуществляют спасательные операции.

Духовный и медицинский персонал, предназначенный для духовного и медицинского обслуживания раненых, больных и потерпевших кораблекрушение, не должен рассматриваться в качестве военнопленных. Однако члены персонала могут быть задержаны на тот срок, в течение которого их услуги будут необходимы в связи с медицинскими или духовными потребностями военнопленных.

Граждане государства-противника имеют право на статус военнопленного и могут стать таковыми, если они являются:

а) лицами из состава вооруженных сил противника;

б) лицами, которые следуют за вооруженными силами противника;

в) членами экипажей вспомогательных судов или вспомогательных летательных аппаратов;

г) членами экипажей торговых судов и гражданских летательных аппаратов противника, подлежащих захвату, если они не пользуются более благоприятным режимом в силу других положений международного права;

д) членами экипажей нейтральных торговых судов или гражданских летательных аппаратов, принявших непосредственное участие в военных действиях на стороне противника или действовавших в качестве вспомогательных судов или летательных аппаратов противника.

Граждане нейтрального государства, которые являются пассажирами судов или летательных аппаратов противника, либо нейтральных судов или летательных аппаратов, должны быть освобождены и не могут стать военнопленными, если они не

входят в состав вооруженных сил противника или лично не совершили против него враждебные действия.

Члены экипажа военных кораблей или вспомогательных судов противника 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 таковыми рассматриваться и должны быть освобождены.

9.4.3. Формы вооруженной борьбы на море

Военные действия осуществляются в определенной форме, представляющей 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, возможно 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 военно-морских сил блокирующего государства должны носить реальный характер (то есть 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. Объявление или установление блокады запрещается, если:

а) ее единственная цель состоит в том, чтобы вызвать голод среди гражданского населения или лишить его других предметов, необходимых для выживания; или

б) ущерб, причиняемый гражданскому населению, чрезмерен, или ожидается, что он будет чрезмерен по сравнению с конкретным и прямым военным преимуществом, которое предполагается получить в результате блокады.

Блокирующие военно-морские силы должны обеспечить пропуск в порты государства, в отношении которого установлена морская блокада:

– продукты питания, если гражданское население этого государства испытывает голод и поставлено на грань выживания;

– медикаменты для раненых и больных и иных предметов первой необходимости, позволяющих избежать (локализовать) эпидемии.

Процедуры пропуска устанавливает военно-морское командование блокирующих сил, а распределение указанных выше припасов осуществляется под местным контролем, под контролем державы-покровительницы и Международным Комитетом Красного Креста.

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.

Свидетельством отнесения судна к враждебном или нейтральному государству является его флаг и иные опознавательные знаки. Командир военного корабля (соединения) в случае возникновения сомнений в истинности указанных внешних отличительных знаков может заподозрить в любом коммерческом судне неприятельское и подвергнуть его досмотру, задержанию и иным мерам. Свидетельствами отнесения судна к неприятельскому могут также служить данные о его регистрации, владельце, фрахтователе или иные достоверные сведения о его принадлежности. Командир военного корабля (соединения) вправе предложить судну изменить курс, с тем чтобы оно не могло следовать в заявленный пункт назначения, или принять решение о захвате неприятельского судна в качестве приза до решения соответствующего суда.

Нейтральные торговые суда могут быть захвачены за пределами территориальных вод нейтральных государств, если в результате осмотра и обыска или иным образом определено, что они:

– совершают плавание специально для перевозки отдельных пассажиров, входящих в состав вооруженных сил противника;

– действуют под непосредственным контролем и управлением противника, подчиняются его приказам или непосредственно зафрахтованы или используются им;

– предъявляют ненадлежащие или фальшивые документы, не имеют необходимых документов или уничтожают, портят или скрывают документы;

– перевозят контрабанду[1024];

– нарушают правила, установленные воюющей стороной непосредственно в зоне военно-морских операций, или

– нарушают или пытаются нарушить блокаду.

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, могущая 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, несовместимых с его нейтральным статусом.

[1024] Под контрабандой понимаются предметы, конечным пунктом назначения которых является территория, контролируемая противником, и которые могут быть использованы в вооруженном конфликте. Воюющее государство должно опубликовать предварительно списки контрабанды. Конкретные позиции списка контрабанды, составленного воюющим государством, могут меняться в зависимости от особенностей вооруженного конфликта. Предметы, не включенные воюющей стороной в список контрабанды, являются «свободными к обороту». Точного списка таких предметов нет, но к ним могут быть отнесены: предметы религиозного характера; предназначенные исключительно для лечения раненых и больных, а также для профилактики заболеваний; одежда, постельные принадлежности, продукты питания и предметы, обеспечивающие укрытие для гражданского населения, а также и иные предметы, если они не могут быть направлены для военных целей за счет использования которых противник получил бы явное военное преимущество.

Такие же нормы действуют и в отношении гражданских летательных аппаратов. Применяя свои законные права во время международного вооруженного конфликта на море, военные ***летательные аппараты воюющих государств*** имеют право перехватывать гражданские летательные аппараты за пределами нейтрального воздушного пространства в тех случаях, когда имеются достаточные основания подозревать, что они подлежат захвату. Если после перехвата сохраняются основания предполагать, что гражданский летательный аппарат подлежит захвату, военный летательный аппарат воюющего государства имеет право приказать гражданскому летательному аппарату проследовать для осмотра и обыска на аэродром воюющего государства, безопасный для данного типа летательных аппаратов и находящийся в пределах разумной досягаемости. Если у воюющего государства не имеется безопасного и находящегося в пределах разумной досягаемости аэродрома, то курс нейтрального гражданского летательного аппарата может быть изменен, с тем чтобы указанный летательный аппарат не сумел проследовать в заявленный пункт назначения.

Для обеспечения безопасности полетов и предотвращения необоснованного применения силы, органы, в которых зарегистрированы гражданские летательные аппараты должны представлять 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. Они 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)[1025].

Неправомерно захватывать за пределами территориальных вод воюющих или нейтральных государств[1026]:

а) госпитальные суда и небольшие суда, используемые для прибрежных спасательных операций;

б) другие санитарные транспортные средства, если на борту находятся раненые, больные и потерпевшие кораблекрушение;

в) суда, защита которым предоставлена в соответствии с соглашением между воюющими сторонами [1027];

г) суда, перевозящие культурные ценности, пользующиеся особой защитой;

д) суда, выполняющие религиозные, невоенные научные или филантропические миссии.

В исключительных случаях, когда оперативно-тактическая обстановка не позволяет военному кораблю конвоировать неприятельское торговое судно в порт, командир корабля (соединения) может принять решение об его уничтожении. При этом следует обеспечить безопасность пассажиров и экипажа, сохранность документов и бумаг, касающихся судна и груза.

[1025] Пункты 125–130 Правил Сан-Ремо.

[1026] Применительно к настоящему разделу, под термином «нейтральное» следует, в том числе, понимать государство, не находящееся в состоянии вооруженного конфликта с государством флага, корабли которого заняты в контроле за торговым судоходством в зоне военных действий.

[1027] Включая суда, используемые для перевозки военнопленных или 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.

В дополнение к любым конкретным запретам, обязательным для сторон, участвующих в конфликте, запрещается применение таких средств и методов ведения войны, которые:

а) по своему характеру причиняют излишние повреждения или излишние страдания; или

б) имеют неизбирательное действие, проявляющееся в том, что они не нацелены или не могут быть нацелены на конкретный военный объект; или их действие не может быть ограничено, как это требуется в соответствии с нормами международного права, отраженными в настоящем документе.

Конфликты последнего времени с участием военно-морских сил показывают, что конфликтующие 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 (дезинформацию, имитацию, противодействие разведке противника и др.) военно-морское командование должно оценивать их правомерность.

Анализ различных источников международного права позволяет выделить, как минимум, три понятия, которыми они 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.

Хотя международное право не раскрывает содержание понятия ***«военная хитрость»***, то, что под ним, как правило, понимается, не относится к действиям противоправным. Однако, с другой стороны, 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 (обладания 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 РЭС, воздействие на изменение физических свойств среды, в которой распространяются электромагнитные и акустические волны (Договор о запрещении испытаний ядерного оружие в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 5.08.1963 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 других), который способен стать источником вредных помех для служб радионавигации, радиосвязи и радиолокации кораблей (судов) вероятного противника, а также других государств (Регламент радиосвязи 1973 г.) [256];

– противоправна радиодезинформация, которая создает угрозу функционированию служб безопасности, радионавигации и др. 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 поэтому, любое решение, принимаемое политическим руководством на применение силы, должно быть зависимым от последствий усилий, могущих быть предпринятыми военным командованием для поражения противника.

9.5. Правовое регулирование военно-морской деятельности в мирное время

Военно-морская деятельность (ВМД) 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 годов 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 военно-морских сил в операциях невоенного характера (небоевых и миротворческих), включая миротворческие операции, являются дополнительным аргументом в пользу выделения военно-морской деятельности в обособленный объект правоотношений.

9.5.1. Предотвращение инцидентов и опасной ВМД

Более 33 лет 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.

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 риско-

ванных и двусмысленных решений командирами кораблей и летательных аппаратов, могущих повлечь столь же безрассудные действия противной стороны.

Положения Соглашения «работали» как в период разрядки 70-х, 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 в зонах ведения военных действиях, 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 Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву института исключительной экономической зоны 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 Статьи 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 Статьи II и дополнило п. 6 Статьи III порядком использования лазеров и.т.д.[1028].

Уже даже приведенный перечень свидетельствует в пользу того факта, что мы имеем дело действительно с уникальным Соглашением, которое с небывалой для международно-правовых документов чувствительностью, достаточно быстро реагировало на изменения, складывающиеся в отношениях между государствами по использованию своих военно-морских сил[1029].

Автор не ставил перед собой цель детального рассмотрения в настоящем параграфе положений упомянутых соглашений поскольку их содержание довольно полно освещено в международно-правовой литературе. Гораздо более интересным нам представляется выявление наиболее серьезных проблем их правоприменения. Их, по крайней мере, две:

1) терминологическая точность и ясность текста Соглашения;

2) организация использования средств электросвязи для передачи предостерегающей или иной информации, имеющей отношение к безопасности плавания и полетов.

Первая проблема может быть отнесена к вопросу юридической чистоты или юридического качества текста соглашения, включающих определение точного титула субъектов Соглашения, применительно к ситуации, связанной с прекращением существования СССР, а также применением терминов уже закрепленных в универсальных

[1028] Россия, на основе правопреемства, на январь 2002 г. связана обязательствами по предотвращению инцидентов с одиннадцатью государствами: США (1972), Великобританией (1986), ФРГ(1988), Францией, Канадой, Италией (1989), Нидерландами, Норвегией, Испанией (1990), Грецией (1991) и Японией (1994).

[1029] Возможно, одна из основных причин, позволяющая относить Соглашения по предотвращению инцидентов к наиболее эффективным международно-правовым документам, скрыта в процедуре внесения необходимых изменений в их 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 своих кораблей и летательных аппаратов за пределами терр иториальных вод.

или иных международно-правовых документах, содержанию которых дается единое толкование. Не умоляя значения разрешения чисто правовых проблем, безусловно влияющих или обеспечивающих безопасное использование сил флота, обратим особое внимание на организацию радиообмена как наиважнейший фактор предотвращения инцидентов на море и в воздушном пространстве над ним. С этой целью сравним установленные в Соглашениях положения с нормами Регламента радиосвязи 1979 г.[1030] для уяснения их соответствия принятым в международной практике процедурам.

Упоминавшиеся выше Соглашения содержат требования к кораблям, находящимся на видимости друг от друга, для обозначения своих действий и намерений ночью или в условиях ограниченной видимости, или на таких расстояниях, когда флажные сигналы ясно не различимы, использовать для этих целей средства УКВ радиосвязи на 16-м канале УКВ (156,8 МГц).

Анализ положений Регламента радиосвязи и опыта радиообмена на море позволяют утверждать, что использование 16 канала для указанных выше целей противоречит сложившейся международной процедуре. Так, Регламентом Радиосвязи (Статья 60/4386) определено, что частота 156,8 МГц является международной частотой бедствия (режим радиотелефонии), когда используют частоты в разрешенных полосах 156 и 174 МГц. Эта частота может быть использована для передачи сигналов вызова и обмена в случае бедствия, сигналов срочности, и сигналов безопасности.

Таким образом, применительно к радиообмену для предотвращения инцидентов, правомерным было бы избрание иного канала связи, оставляя возможность использования частоты 156,8 МГц по ее прямому назначению, что особенно важно в районах интенсивного судоходства.

Дальнейший анализ международно-правовых норм, регламентирующих использование средств электросвязи позволяет выявить и иные проблемы регламентации использования средств электросвязи. Во-первых, следует определить место предполагаемой информации по предотвращению инцидентов в общем информативном потоке морской подвижной службы (МПС). Как уже отмечалось, Регламентом радиосвязи установлен следующий приоритет сообщений[1031] в МПС[1032]:

1. Вызовы в случае бедствия, сообщения о бедствии и обмен, связанный с бедствием.

2. Сообщения, которым предшествовал сигнал срочности.

3. Сообщения, которым предшествовал сигнал безопасности.

4. Сообщения, относящиеся к радиопеленгации.

5. Сообщения, относящиеся к навигации и безопасности движения воздушных судов, занятых в операциях по поиску и спасанию.

6. Сообщения, относящиеся к навигации, передвижению и нуждам морских и воздушных судов; сообщения о метеорологических наблюдениях, предназначенные для официальной метеорологической службы.

[1030] Регламент радиосвязи на основании Статьи 83 Международной конвенции электросвязи 1982 г. отнесен к административным регламентам, которые на основании Статьи 42 указанной Конвенции должны быть обязательны для всех членов, в том числе и в отношении использования военного радиооборудования (п. 1 Статьи 38), в том, что касается ограничений, действующих в случае оказания помощи и спасания, а также принятия мер для предупреждения вредных помех.

[1031] Термин «сообщение» включает в себя радиотелеграммы, радиотелефонные переговоры и переговоры по радиотелексу.

[1032] На основании Статьи 51 Регламента (т. I) аналогичный порядок приоритета сообщений принят и для воздушной подвижной службы.

7. ETATPRIORITENATIONS – радиотелеграммы, касающиеся Устава ООН.

8. ETATPRIORITE – правительственные радиотелеграммы с приоритетом и правительственные сообщения, в отношении которых было ясно выражено требование приоритета.

9. Служебные сообщения, относящиеся к функционированию службы электросвязи или к ранее переданным сообщениям.

10. Правительственные сообщения, за исключением упомянутых в п. 8, обычные частные сообщения, радиотелеграммы RCT[1033].

Анализ опыта использования положений Соглашений, аналогичных российско-американскому 1972 г. (российско-британского 1986 г., российско-испанского 1990 г. и др.), позволяет утверждать, что применяемые сообщения, а также сообщения, вытекающие из содержания Таблицы специальных сигналов (ТСС)[1034] могут по своему приоритету быть отнесены к 5 или 6 группе из приведенного выше перечня.

Второй возможный вопрос заключается в обосновании наиболее приемлемых и правомерных частот, могущих служить рабочими для радиообмена между командирами кораблей (судов) и летательных аппаратов.

Приложение 18 Регламента радиосвязи 1979 г., содержащее его резолюционную часть, вводит таблицу частот передачи станций МПС в полосе 156–174 МГц, предусматривая деление указанного частотного спектра на 56 каналов. Представленный спектр может лишь частично быть использован применительно к положениям Соглашениям по предотвращению инцидентов, как имеющий отношение к применению подвижными станциями, и мы вправе ограничить дальнейшие рассуждения возможностью работы на тринадцати каналах. Из этих каналов, по видимому, придется исключить:

– каналы 10, 67, 73, поскольку они, как правило, используются в Европейской морской зоне и в Канаде для связи между судовыми станциями, станциями воздушных судов и сухопутными станциями, занятыми в согласованных операциях поиска и спасания и операциях по борьбе с загрязнением окружающей среды;

– каналы 15 и 17, так как их рекомендуется использовать для связи на борту, при передающей мощности не более 1 Вт;

– канал 06, поскольку он признается наиболее предпочтительным для связи между судовыми станциями воздушных судов, занятыми «в координированных операциях по поиску и спасанию», а также в поисковых операциях между станциями воздушных судов, ледоколами и обслуживающими судами во время ледового сезона. Кроме того, этот канал совмещен с обменом общественной корреспонденцией и его использование надлежит предварительно согласовывать с заинтересованными администрациями[1035], и это еще одна причина отказаться от его использования в интересах предотвращения инцидентов и опасной ВМД.

Таким образом, в нашем поле зрения остаются каналы: 08, 09, 69, 70, 72, 13 и 77.

В соответствии с примечанием 3 Приложения 18 Регламента 1979 г., каналы с 60 по 88 являются дополнительными к первоначальным[1036] и использование каналов 70, 72 и 77 в нашем случае было бы технически не совсем грамотным. Каналы 09 и 13 допускаются к применению как для осуществления портовых операций, так и для обеспечения

[1033] RCT (телеграммы Красного Креста): телеграммы, касающиеся лиц, защищаемых во время войны Женевской Конвенцией от 12 августа 1949 г.

[1034] См., например, Приложение к российско-испанскому Соглашению 1990 г.

[1035] Регламент Радиосвязи, т. 2, с. 188-189.

[1036] Например, канал 09 – первоначальный; 69 – дополнительный.

движения судов, и в прибрежной зоне, особенно вблизи портов, вряд ли употребимы с достаточной эффективностью.

Таким образом, командирам кораблей (судов) в интересах обозначения своих намерений и действий, применительно к Соглашениям по предотвращении инцидентов, предпочтительным и правомерным можно признать использование следующих рабочих частот:

Номер канала	Частота передачи, МГц	Приоритет применения
Канал 08 первоначальный	156,400	1
Канал 70 дополнительный	156,525	2
Канал 72 дополнительный	156,625	3
Канал 77 дополнительный	156,875	4

Что касается поддержания связи с летательными аппаратами, то среди требований Регламента для нашего случая принципиальное значение имеют, по крайней мере, два положения:

1. Регламент Радиосвязи не только допускает возможность, но и определяет процедуры установления и осуществления связи летательных аппаратов и морских судов.

2. Указанный документ не устанавливает преимуществ в использовании станций морской или воздушной подвижной служб, но регламентирует приоритеты сообщений в зависимости от их содержания.

Анализ Регламента Радиосвязи позволяет обобщить частотное распределение, имеющее отношение к интересующему нас направлению следующим образом:

– полоса 960–125 МГц резервируется на всемирной основе для использования и развития бортовых электронных средств воздушной навигации;

– полосы 1300–1350 МГц и 2700-2900 МГц выделены для воздушной радионавигации радионавигационным службам находящимся на земле и связанными с ними приемоответчиками воздушных судов;

– частоты 1545–1555 МГц в полосе 1545–1559 МГц отведены воздушной подвижной спутниковой службе для связи между воздушными станциями и наземными станциями, если передачи используются для дополнения линий «спутник–воздушное судно»;

– полоса 1559–1610 МГц отведена воздушной радионавигационной и радионавигационной спутниковой службам;

– частоты 1645,5–1656,5 МГц в полосе 1646,5–1660 МГц отведены воздушной подвижной спутниковой службам.

В полосе 117,975–136 МГц частота 121,5 МГц является воздушной аварийной частотой вызова[1037]. Работа судовых станций с воздушными на этой частоте допускается в целях спасательных операций. Аналогичная роль отведена 243,0 МГц, в полосе 235–335,4 МГц. Что касается соответствия предлагаемых частот для рабочего радиообмена, то требованиям Регламента удовлетворяет частота 130 МГц, поскольку полосе 108–138 МГц выделена для воздушной подвижной службы, а в полосе 235–335,4 МГц такая роль отведена частоте 278,0 МГц, предназначенной подвижной спутниковой службе[1038]. Частоты 4125 кГц и 6215,5 кГц, то по положениям Регламента (п. 2982 и

[1037] Кроме этой частоты, дополнительной аварийной частотой является частота 123,1 МГц (Статья 8 Регламента радиосвязи, т. 1, с. 97).

[1038] Регламент Радиосвязи, т. 2, с. 106.

2986) они предназначены для дополнения несущей частоты 2182 кГц [1039], причем первая в зоне Районов 1 и 2 южнее 15° с.ш., включая Мексику, и в зоне Района 3 южнее 25° с.ш., а вторая – в зоне Района 3 южнее 25° с.ш.

Таким образом, ни одну из вышеперечисленных частот нельзя признать достаточно удачной с точки зрения соответствия требованиям Регламента. В то же время анализ его (Регламента) положений позволяет утверждать, что многие вопросы, относящиеся к функционированию воздушной подвижной службы, отработаны со значительно меньшей тщательностью, чем к аналогичной морской, и не позволяют однозначно судить о желательности использования в наших целях конкретной частоты.

Вместе с тем, не вдаваясь далее в исследование причин такого положения, обратимся к тем выводам, которые все же позволят сформулировать более или менее легитимные предложения, применительно радиообмена в процессе ВМД.

Первое заключается в том, что станции морского судна и летательного аппарата могут сообщаться при условии, что процедуры обмена должны соответствовать положениям Регламента.

Второе определяет необходимость использовать для этих целей частоты, распределенные морской подвижной службе или морской подвижной спутниковой службе (п. 2, раздел III, Статья 59 Регламента). Регламентом предусматривается, что подвижные станции МПС могут для целей обеспечения безопасности вступать в связь со станциями воздушной подвижной службы на частоте 121,5 МГц (основная)[1040] и 123,1 МГц (вспомогательная)[1041].

Третье, исходя из возможного приоритета сообщений применительно к содержанию сигналов ТТС, а также, и другим сообщениям, необходимость которых может возникнуть в процессе ВМД, договорному закреплению подлежат лишь частоты распределяемые к рутинному обмену вне полосы, отводимой Статьей 30 Регламента к «частотам бедствия и обеспечения безопасности». Таким образом, проведенный анализ позволяет выделить частоты, применение которых в направлениях «летательный аппарат–летательный аппарат», «летательный аппарат–корабль» можно признать наиболее благоприятным и правомерным (табл. 9.5.1).

Кроме выделения вполне определенного спектра частот, для предотвращения инцидентов и опасной ВМД большое значение имеют процедуры использования средств электросвязи.

Таблица 9.5.1

Направление связи	Частотное присвоение		Приоритет сообщений	Последовательность применения	Позиции регламента радиосвязи
	Установление связи	Рабочий радиообмен			
1	2	3	4	5	6
Летательный аппарат–летательный аппарат	121,5 МГц	121,5 МГц	1-3	1	2884, 2991, 593
	123,1 МГц	123,1 МГц	1-3	2	2991
	121,5 МГц	130,0 МГц	5, 6, 9	1	2990,591
	2182,0 кГц	4125,0 кГц	1–3		2976,2

[1039] Частота 2182 кГц является международной частотой бедствия для радиотелефонии (п. 2973 Регламента).

[1040] 121,5 МГц – воздушная аварийная частота (2991 п. 2. Регламента).

[1041] 123,1 МГц – воздушная вспомогательная частота (2991 п. 2 Регламента).

Летательный аппарат-корабль-судно	500 кГц	500 кГц	1–3	1 (за пределами районов интенсивного обмена)	2943, 3571, 4143, 4144, 2970
	2182 кГц	4125,0 кГц	1–3	2	2973, 74
	2182 кГц	6215,5 кГц		3	
	156,800 МГц [1042]	130 МГц	5, 6, 9	2	2990, 591
	121,5 МГц	156,400	5, 6, 9		2943, 3741, 3742

Перечисленные вопросы, безусловно, не составляют полного перечня проблем, от решения которых зависит эффективность предотвращения инцидентов в процессе ВМД. Однако должная организация использования средств электросвязи в значительной мере способствует недопущению неточностей в действиях командиров кораблей и летательных аппаратов, обеспечивает одинаковое восприятие поступков и эволюций каждой из сторон в опасной или критической ситуации.

Вторую группу соглашений, направленных на предотвращение применения силы в случае возникновения инцидентов на море, составляют соглашения, получившие название «О предотвращении опасной военной деятельности»[1043]. Закрепленные в них 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 ВМД, осуществляемой вблизи иностранной государственной территории. Если в силу форс-мажорных обстоятельств или вследствие непреднамеренных действий (они указаны в п. «а» Статьи II Соглашений), персонал (техника) вооруженных сил одной Стороны входит в пределы государственной территории другой, то этот персонал должен следовать определенным процедурам (они предусмотренным 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, когда их излучение может причинить вред персоналу или нанести ущерб технике вооруженных сил другой Стороны;

[1042] Имея в виду помехи, которые могут быть созданы воздушными станциями на больших высотах, станции последних не должны использовать частоты морской подвижной службы 156,8 МГц и 156,300 МГц, если высота полета превышает 300 м (1000 f), за исключением занятых в осуществлении ледокольных операций, где этот потолок определен в 450 м (1500 f), а также средняя мощность передатчика не должна превышать 5 Вт.

[1043] Россия имеет обязательства по этим соглашениям с США (1989), Канадой (1991) и Грецией (1991), Японией, Чешской Республикой (2001) и Ю. Кореей (2002).

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.

9.5.2. 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 участия военно-морских сил в послевоенных операциях ООН было участие американского транспорта «Ренвил» (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 «Паллау» (Palau) и транспортное судно осуществили операцию по эвакуации из Хайфы.

Однако, вряд ли вышеприведенные примеры могут быть с полным основанием названы «операциями» и потому для нас более поучительным представляется опыт войны в Корее, когда действия на море были не только санкционированы ООН, 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 этом историческом примере важным представляются следующие факты:

– все корабли соединения, хотя и принадлежали разным государствам (США, Великобритания и др., – всего представители десяти флотов) несли флаг ООН [1044];

– 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[1045].

Основной невоенной формой другого конфликта – войны во Вьетнаме (1964–1973 гг.) – следует признать морскую блокаду, начатую командованием США в 1965 г. Правовой аспект организации блокадных действий заключалась в официальном объявлении правительством США о зоне военных действий у вьетнамского побережья и недопущении захода в эти пространства иностранных военных и гражданских судов.

[1044] Пожалуй, если не считать демонстрационных действий кораблей ВМС Аргентины 1989–1991 гг. в заливе Фонсека (Gulf of Fonseca), операции во время корейской войны единственный пример использования военными кораблями разных национальностей флага ООН [105].

[1045] G. Allison. The United States Navy and Peace-Keeping Operations Naval War College Review, Volume XLVI, Number 3, Sequence 343, p. 24.

Здесь военная сила применялась в форме патрулирования, дозора и контроля за судоходством [1046].

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 не военных операций нашла во время так называемой «танкерной войны» в Персидском заливе между Ираном и Ираком 1980–1988 гг. Характерными международными чертами этого конфликта явились, с одной стороны, его интернационализация[1047], а с другой – насыщенность операций, проводимых многонациональными силами, хотя изначально и не предполагавшими участие в вооруженной борьбе, но, вместе с тем, направленных 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 коалиции силу не применяли (мы опускаем отдельные инциденты, как частности), однако были вынуждены, проводить мероприятия, обеспечивающие любую боевую операцию. В частности, осуществлять разведку, освещать надводную обстановку, организовывать конвойную службу.

Если мы снова обратимся к Персидскому заливу, но уже в другое время, когда в 1991 г. Соединенные Штаты и некоторые другие страны от имени ООН «выдворяли» иракские войска с территории Кувейта, то здесь обращает на себя внимание тот факт, что 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. Среди последних можно выделить следующие формы:

– блокада морского побережья Ирака и Кувейта [1048];

– конвоирование судов с воинскими грузами в районах, потенциально опасных от возможной террористической деятельности со стороны (и с территории) стран, занимавших проиракскую позицию;

– вскрытие надводной обстановки в интересах корабельных группировок;

[1046] Это были достаточно масштабные действия. К началу 1970 г. блокадными силами было обнаружено более 700 000 плавединиц, из которых до 100 000 были задержаны и досмотрены [106].

[1047] Фактически 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.

[1048] В течение года за период осуществления морской блокады было осмотрено 110 006 сухогрузных судов (по состоянию на 22.07.91 г.) и 11 331 танкеров (по состоянию на 23.08.91 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 МНС. При задержании оружие применялось 11 раз (в том числе американскими кораблями самостоятельно 6 раз, совместно с другими кораблями МНС – 4 раза) [107].

– 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 и проблемы военной контрабанды, и морского терроризма, и пиратства, и незаконной промысловой деятельности.

Анализ по данной проблематике был бы неполным без учета принятой ООН концепции использования многонациональных сил в операциях по поддержанию и сохранению мира. Участие Вооруженных Сил Советского Союза в миротворческих операциях ООН поначалу сводилось к посылке военных наблюдателей в очаги военной напряженности, где действовали международные санкции ООН. Российский Военно-Морской Флот, с одной стороны не обладая международным миротворческим опытом, аналогичным американскому, с другой, неожиданно для себя, в годы, последовавшие за распадом СССР, был вынужден заниматься операциями не военного характера, решая при этом, как минимум, три задачи:

1) проведение не боевых эвакуационных операций[1049];

2) осуществление операций по предотвращению противоправной экономической деятельности [1050];

3) проведение операций по защите гражданского судоходство от пиратства и морского терроризма [1051].

Если предположить, что идея применения многонациональных сил найдет в будущем реальное практическое применение, то разрешению подлежат, как минимум, две проблемы, имеющие правовую составляющую:

– отработка взаимодействия в составе соединения многонациональных сил;

– решение вопроса о международно-правовой регламентации морских операций многонационального соединения (МНС) и ответственности за принимаемые командованием решения.

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, то есть организацию взаимодействия между силами; единство замысла, планов и управления.

Сущность операции невоенного характера заключается в проведении совокупности расчлененных во времени и пространстве, но объединенных единым замыслом и

[1049] Например, Черноморский флот РФ в течение 1993 г. неоднократно принимал участие в локализации вооруженного грузино-абхазского конфликта и ликвидации его последствий, эвакуации воинских подразделений и мирного населения из опасной зоны [108].

[1050] Традиционная задача обеспечения защиты гражданского рыболовства продолжает оставаться достаточно актуальной, особенно для прилегающих к территории России акваторий. Здесь уже накоплен весьма показательный опыт. Еще совсем недавно корабли советского (российского) ВМФ обеспечивали безопасность рыболовства в районе побережья Западной Сахары; в апреле-мае 1994 г. во взаимодействии с ВМФ морские части пограничных сил России проводили операцию по защите рыбопромысловых запасов в районе Охотского моря, получившую название «Путина». Кроме того, в настоящее время добыча нефти со дна Мирового океана уже приблизилась к 30% общемирового объема. Кому-то уже в ближайшем будущем придется защищать и районы нефтегазопромысла.

[1051] О проблеме защиты гражданского судоходства уже говорилось выше. К сказанному следует добавить, что эта задача носит явно выраженный международный аспект.

планом и направленных на достижение поставленной цели в определенный Советом Безопасности период времени.

В этом смысле цели [1052] и задачи могут быть либо взаимосвязаны, то есть решение конкретных задач обеспечивают 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 целеустремляться 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.

9.5.3. Миротворческие операции

Как справедливо писал профессор М. Нордквист в своей книге «Какого цвета каска миротворчества», различие между 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 [282].

Анализ положений Устава ООН, резолюций Совета Безопасности и Генеральной Ассамблеи ООН позволяет сформулировать 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, военно-морским силам могут ставиться задачи на

[1052] Под целью морских невоенных операций должны пониматься промежуточные или конечные результаты, на достижение которых направлены международные санкции.

участие в операциях, которые общественным мнением воспринимаются как миротворческие, но которые фактически могут представлять довольно широкий спектр усилий, начиная от гуманитарной помощи до боевых операций, скорее нацеленных не на поддержание, а принуждение к миру [1053].

Анализ норм и принципов международного права, национального законодательства некоторых государств и практики работы Совета Безопасности, проведенный в рамках настоящей книги, 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. Эта первая стадия применения сил флота, связанная с развертыванием, демонстрацией, наблюдением и патрулированием.

Поддержание мира или принуждение конфликтующих сторон к выполнению резолюций Совета Безопасности. Этот этап может быть связан с применением силы и участию 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 создание 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 – не военными операциями, характеризующимися множеством обеспечивающих мероприятий, в основе которых лежат нормы международного права. Например, англо-аргентинский вооруженный конфликт по поводу территориального титула на Фолклендские (Мальвинские) острова, дополнил существующую практику объявлением обширных пространств открытого моря «зоной ведения военных действий», в которой военные корабли осуществляли контроль за гражданским судоходством посредством 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. [1054]

[1053] См. рис. 9.5.1.

[1054] 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. Первой среди них следует назвать проблему пиратства, которая в отдельных случаях угрожает перерасти в проблему морского терроризма.

МИРОТВОРЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ

Под ОПЕРАЦИЕЙ ПО ПРИНУЖДЕНИЮ К МИРУ следует понимать установление присутствия сил ООН в зоне конфликта в соответствии с мандатом, утверждённым решением Совета Безопасности, преследующего цель поддержания или восстановления международного мира и безопасности исключительно в общих интересах международного сообщества, разъединения враждующих сторон, (создания условий для разрешения конфликта мирным путем, контроля за соблюдением прекращения огня и выполнением условий мирных договорённостей, а также оказания гуманитарной помощи гражданскому населению в районе развёртывания.

ОПЕРАЦИЯ ПО ПОДДЕРЖАНИЮ МИРА представляет собой совокупность согласованных и взаимосвязанных по целям, задачам, месту и времени блокирующих, разъединительных, сдерживающих, комендантских, спасательных, обеспечивающих, информационно-психологических, при необходимости боевых и других действий, проводимых на основании мандата полномочного международного органа специально подготовленным воинским контингентом во взаимодействии с различными институтами мирового сообщества по единому замыслу и плану в целях поддержания (восстановления) мира и стабилизации обстановки в регионе вооружённого конфликта.

К участию в операции Миротворческих сил привлекаются:

- сотрудники ООН (персонал из секретариата и других отделов ООН, а также нанятый на службу на месте в регионе конфликта;
- миротворческие силы, состоящие из войск и сил флотов (соединения ВМФ и штабные офицеры) и специалистов (военные наблюдатели, полицейские и т.п.), выделяемых странами, согласившимися их предоставить в распоряжение ООН.

Рис. 9.5.1

Участие Вооруженных Сил Советского Союза в миротворческих операциях ООН сводилось к посылке военных наблюдателей в очаги военной напряженности, где действовали международные санкции ООН. Российский Военно-Морской Флот, с одной стороны, не обладая международным миротворческим опытом, аналогичным американскому, вместе с тем, в последние годы после распада СССР вынужден заниматься операциями невоенного характера, решая при этом как минимум три задачи. В частности:

Небоевые эвакуационные операции. Черноморский флот РФ в течение 1993 г. неоднократно принимал участие в локализации вооруженного грузино-абхазского конфликта и ликвидации его последствий, вывод войск из Грузии в 2005 г., эвакуация воинских подразделений и мирного населения из опасной зоны.

Операции по предотвращению противоправной экономической деятельности. В настоящее время добыча нефти со дна Мирового океана уже приблизилась к 30% общемирового объема. Кому-то уже в ближайшем будущем придется защищать районы нефтегазопромысла. Традиционная задача – обеспечение защиты гражданского рыболовства – продолжает оставаться достаточно актуальной, особенно для прилегающих к территории России акваторий. Здесь уже накоплен весьма показательный опыт. Еще совсем недавно корабли советского (российского) ВМФ обеспечивали безопасность рыболовства в районе побережья Западной Сахары; в апреле-мае 1994 г. во взаимодействии с ВМФ морские части пограничных сил России проводили операцию по защи-

те рыбопромысловых запасов в районе Охотского моря, получившую название «Путина» [1055].

Операции по защите гражданского судоходство имеют явно выраженный международный аспект. 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. Схематично миссии различных организации на этапе подготовки морской миротворческой операции показаны на рис. 9.5.2.

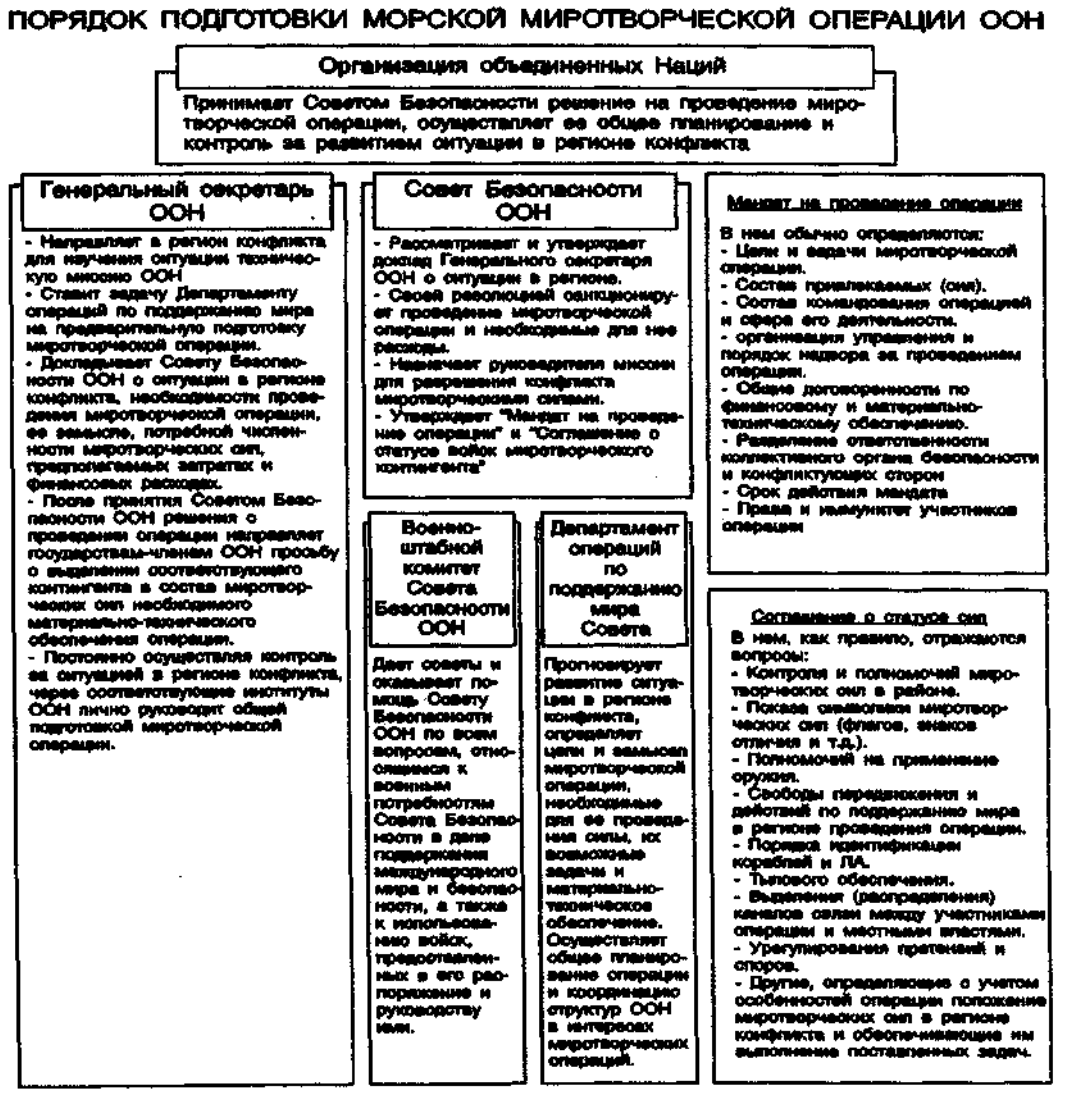


Рис. 9.5.2

[1055] Кряжев В.С. Военно-Морской Флот России в новой системе международных отношений. Военная мысль. 1994. № 502. С. 17.

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 (МНС) 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. Ключевые организационно-правовые элементы такого соглашения схематично представлены на рис. 9.5.3.

Что касается решения 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 опыт этих 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 не показалась дискуссионной идея о необходимости дополнения форм применения военно-морских сил операциями невоенного характера, ее воплощение в теорию и практику военной науки – дело ближайшего будущего.

Что касается России, то она провозгласила свою ответственность за материально-техническое обеспечение, обучение, подготовку, планирование и оперативное управление российскими контингентами в соответствии со стандартами и процедурами ООН и соглашениями СБСЕ и СНГ на этот счет, а также заявила о необходимости использования опыта других стран и международных организаций, проведения военных маневров, учений и обмена информацией.

Основываясь на практике заключения и применения соглашений по предотвращению инцидентов и опасной военной деятельности, можно сделать следующие констатации, имеющие принципиальное значение для последующих рассуждений: в основу организации проведения операций по поддержанию (восстановлению) мира должно быть положено многостороннее соглашение по праву ведения операций многонациональными соединениями ВМС; это должно быть самостоятельное соглашение, вне существующих норм по предотвращению инцидентов и опасной военной деятельности и, в отличие от названных, это соглашение в большей степени должно касаться вопросов:

– организации объединенного командования :

– определения структуры морских миротворческих сил;

– установления этапов операции и сближения основных понятий военно-морского искусства и их единообразного толкования.

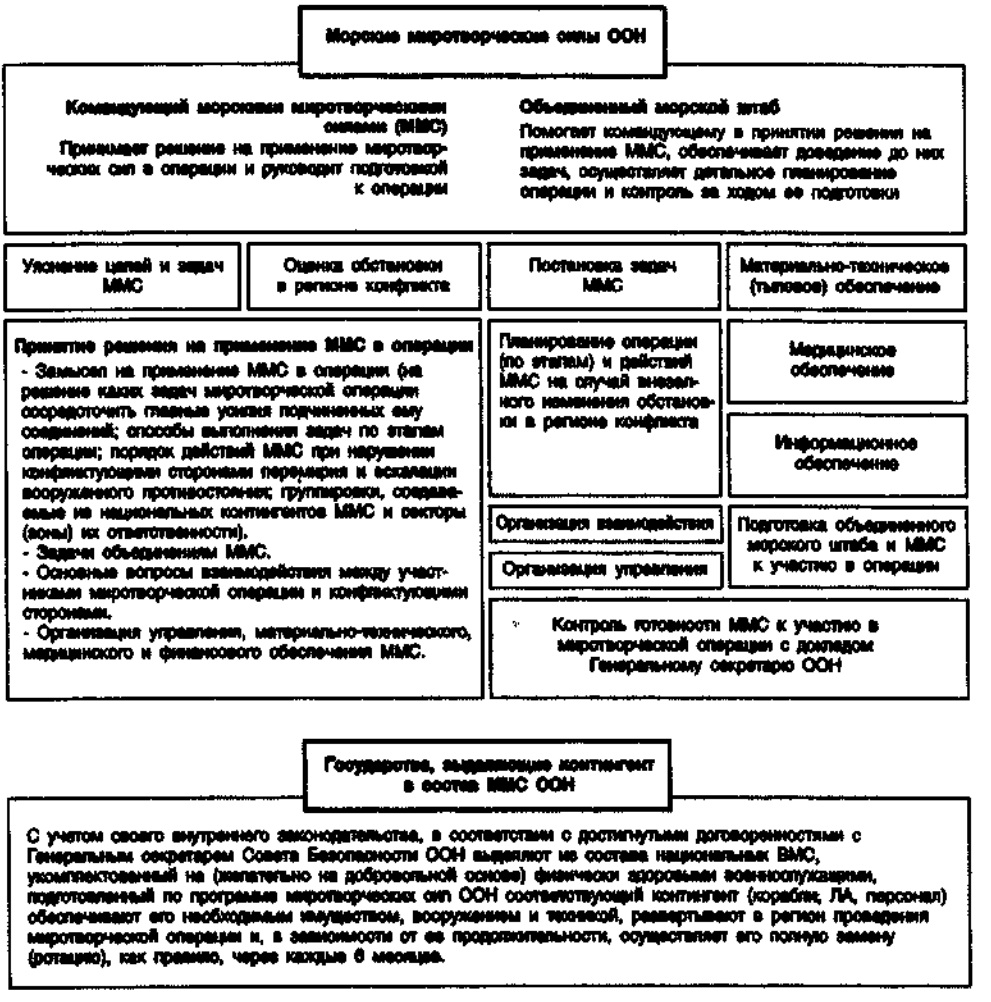


Рис. 9.5.3

Взаимодействие многонациональной группировки является непременным условием, способствующим достижению целей операций невоенного характера. Сущность организации взаимодействия многонациональной группировки заключается в согласовании действий кораблей и летательных аппаратов, имеющих разную государственную принадлежность, по целям, задачам, месту, времени и способам выполнения поставленных задач. Силы могут быть использованными в форме:

1) демонстрации:
– развертывание;
– патрулирование;
2) дозорной службы, основные задачи которой:
– наблюдение на рубеже или в назначенном районе;
– освещение надводной и воздушной обстановки;
– оповещения;
3) организации режима плавания кораблей и судов на театре:

– установление фарватеров и правил пользования ими;
– порядок выхода и входа в приграничные порты нейтральных стран;
– охрана пунктов якорных стоянок;
– поддержание режима запретных и временно опасных для плавания районов;
– военная лоцманская проводка в миноопасных районах;
– введение системы специального опознавани;
4) осуществления морской блокады;
5) защиты судоходства.

По-видимому, наиболее сложным элементом организации оперативного взаимодействия многонациональной группировки[1056] станет задача определения штаба и единого командования[1057].

Поэтому на первый план выходит проблема единства оперативно-тактического мышления командующего группировкой и командира каждого корабля (летательного аппарата) многонационального соединения, которая должна базироваться на знаниях особенностей военного искусства зарубежных стран, знании оперативно-тактических возможностей как партнеров, так и военно-морских сил конфликтующих сторон или тех государств, в отношении которых применяются международные санкции, а также знании основ ведения операций (понятийно-практический аппарат) военного и невоенного характера от имени международного сообщества. Особое место займет проблема взаимопонятных и согласованных процедур применения оружия и разработки единых Rulles of Engagement.

Обобщая сказанное, можно констатировать, что практика проведения морских миротворческих операций убедительно свидетельствует в пользу заключения многостороннего соглашения по праву ведения операций на море.

9.6. Регламентация применения ВМФ в российских правовых источниках

Российская военная наука насчитывает почти двухвековую историю. Вместе с тем, порядок применения норм права в вооруженных конфликтах в советских правовых источниках практкически отражен не был. В современных условиях формирование российских правовых норм, регулирующих вооруженную борьбу или применение вооруженных сил в мирное время находится под влиянием расширения практики проведения совместных учений ВМФ РФ с ВМС других государств. Можно констатировать, что повседневная деятельность российского флота пополнилась новыми составляющими. К ним можно отнести действия по выполнению следующих задач:

– по охране государственной границы в подводной среде (согласно Статье 32 закона «О государственной границе РФ»);
– по содействию БО ПВ РФ в защите рыболовства в экономической зоне РФ;
– по выполнению миротворческих миссий в районах локальных конфликтов;

[1056] В Сицилийской десантной операции, проведенной американо-британскими силами в 1943 г., из-за низкой организации взаимодействия сил флота и военно-транспортной авиации 12 июля 1943 г. 23 американских самолета с воздушным десантом были сбиты огнем своих кораблей. Через два дня по этой же причине было сбито еще 11 самолетов английской воздушно-десантной дивизии и до 50 самолетов было повреждено.

[1057] До 13 января 1991г. корабельная группировка стран антииракской коалиции не имела единого командования. С 13 января оперативные группы ВМС Великобритании, Франции, Канады, Нидерландов и Австралии перешли в непосредственное оперативное подчинение командующему ВМС ОЦК США, а координация действий с корабельными группами других стран осуществлялось по-прежнему в рамках оперативного взаимодействия.

– по защите международного судоходства от терроризма и пиратства совместно с ВМС других государств;

– по проведению аварийно-спасательных и эвакуационных операций.

Что же касается российского военного законодательства, то следует отметить, что его анализ производит двоякое впечатление. С одной стороны, правовая база достаточна обширна (порядка полутора тысяч документов, включая постановления правительства), а с другой – весьма неконкретна (за малым исключением) и не охватывает все ключевые вопросы правовой регламентации применения ВМФ РФ. Российские правовые источники, имеющие отношение к предмету настоящей главы имеют следующую иерархию:

Во-первых, следует отметить документы, относимые к актам, обладающим высшей юридической силой: Конституцию РФ 1993 г., Закон РФ «Об обороне» 1992 г., Закон РФ «О безопасности» 1992 г., Закона РФ «О статусе военнослужащего» 1993 г., Закона РФ «О военной обязанности и военной службе» 1993 г.; Закон РФ «О чрезвычайном положении» от 17.05.1991 г., Закон РФ «О защите населения и территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 21.12.1994 г.

Вторую группу составляют Указы Президента РФ с объявлением:

– «Основных положений военной доктрины РФ» от 2.11.1993 г.,

– «Положения о Совете безопасности РФ» от 3.06.1992 г.;

– «Общевоинских Уставов Вооруженных Сил РФ» от 14.12.1993 г. (№ 2140).

Третью группу составляют Постановления правительства:

– «Временное положение о Войсках гражданской обороны РФ, введенное Постановлением Правительства РФ» № 1084 от 23.10.1993 г.;

– «Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, введенное Постановлением Правительства РФ» № 1113 от 5.11.1995 г. и др.

К одному из основных источников российского законодательства, имеющего непосредственное отношение к предмету настоящей работы, относится закон РФ «О безопасности» 1992 г.[1058], который закрепляет правовые основы обеспечения безопасности личности, общества и государства, определяет систему безопасности и ее функции, устанавливает порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за законностью их деятельности.

Законом провозглашаются принципы обеспечения безопасности (Статья 5), к которым относятся:

– законность;

– соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства;

– взаимная ответственность личности, общества и государства по обеспечению безопасности;

– интеграция с международными системами безопасности.

Вместе с тем, следует отметить, несмотря на достаточно основательную проработку правоустанавливающих норм, его правоприменительная функция представляется весьма затруднительной (что собственно характеризует большинство норм отечественного законодательства), а именно:

1) Статья 6, определяющая законодательные основы обеспечения безопасности, наряду с международными соглашениями, Конституцией и самим законом, допускает регулирование отношений в области безопасности и на основе иных нормативных ак-

[1058] С изменениями по состоянию на 1 апреля 1994 г.

тов республик, органов государственной власти и управления краев, областей, автономной области и автономных округов, хотя Статья 2 к субъектам безопасности относит только государство и личность.

2) Статья 9, определяющая функции органов по обеспечению безопасности изложена не адекватно угрозам, упомянутым в Статье 1.

3) Крайне важные положения, имеющие отношения к разграничению полномочий органов власти в системе безопасности (Статья 10) не охватывают всех элементов безопасности, упоминавшихся в тексте закона.

4) В Статье 12 указывается на то, что функционирование сил и средств обеспечения безопасности должно основываться на «краткосрочных и долгосрочных федеральных программах обеспечения безопасности», однако кем, когда и как эти программы создаются, принимаются и кто несет за них ответственность, а также в какой мере они должны учитываться при принятии закона о бюджете, не раскрывается.

5) Военно-Морской Флот, относимый к вооруженным силам, а значит и к средствам обеспечения безопасности (в терминологии Закона) должен «создаваться и развиваться в Российской Федерации в соответствии... с указами Президента РФ, однако, на какой нормативной базе, в какие сроки - закон умалчивает (при отсутствии ясных установлений в других правовых источниках аналогичного статуса).

Другая проблема обеспечения безопасности связана с правом использования ВМФ (как и других видов вооруженных сил) в зависимости от нарастания степени угрозы РФ. Анализ нормативно-правовой базы применения ВС РФ на различных стадиях обострения обстановки свидетельствует о недостаточной разработанности правового обеспечения участия федеральных органов в конфликтах разной интенсивности. Так, в мирное время, при осуществлении режима чрезвычайного положения правовая база обеспечивающих безопасность мероприятий, в том числе и с участием ВС, представляется достаточно разработанной (от положений Конституции РФ до постановления Правительства РФ № 1451 от 30.12.1994 г. «О комплексе мер по обеспечению эвакуации российских граждан из зарубежных государств в случае возникновения чрезвычайных ситуаций»). В то же время, на период военного времени нормативно-правовая база, определяющая начало и процесс участия Вооруженных Сил РФ и иных федеральных органов исполнительной власти, отсутствует. Нет предусмотренного Конституцией РФ федерального конституционного закона о военном положении (Статья 87, п. 3 Конституции РФ), не разработан порядок применения вооруженных формирований в военное время, компетенция различных федеральных органов, а также разграничение их полномочий при осуществлении операций военного характера на территории РФ. Нормативно-правовые акты организации управления группировкой войск РФ при подготовке и проведении совместной операции по ликвидации вооруженного конфликта также не разработаны. Отсутствуют также и четкие критерии, характеризующих перерастание вооруженного конфликта в агрессию; не отрегулированы особенности осуществления совместных действий в приграничных и внутренних районах, в том числе разграничение полномочий и задач, а также порядок осуществления взаимодействия различных ведомств РФ. Необходима разработка долгосрочных, регламентирующих применение войсковых группировок при ликвидации вооруженного конфликта, нормативно-правовых актов законодательного уровня.

Правовой основой организации управления коалиционными группировками войск (сил) при разрешении военного конфликта являются положения Конституции РФ 1993 г. о порядке использования Вооруженных Сил РФ за пределами территории РФ (Статья 102, п. «г»), Закон РФ «О порядке предоставления Российской Федерацией военного и гражданского персонала для участия в деятельности по поддержанию или

восстановлению международного мира и безопасности» от 26 мая 1995 г. В соответствии с этим законом определен порядок принятия решений о предоставлении Российской Федерацией воинских формирований Вооруженных Сил РФ для участия в международных принудительных действиях с использованием вооруженных сил, решение о направлении воинских формирований за пределы территории РФ принимает Президент РФ на основании Постановления Совета Федерации о возможности такого использования. В этом решении определяются задачи, численность, тип и состав формирований, район действия и сроки пребывания, а также другие вопросы участия.

В целом, следует констатировать, что нормативно-правовые акты РФ, регулирующие действия федеральных органов исполнительной власти по разрешению военного конфликта нуждаются в корректировке в направлении:

– создания единой государственной системы руководства и координации действий федеральных органов исполнительной власти;

– четкой конкретизации, разграничения полномочий и осуществления взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти, участвующими в ликвидации вооруженного конфликта;

– разработки механизма изучения и реализации в деятельности федеральных органов исполнительной власти по ликвидации вооруженного конфликта норм международного гуманитарного права.

Правовой основой подготовки миротворческих операций служит федеральный закон от 23 июня 1995 г. № 93-ФЗ «О порядке предоставления Российской Федерацией военного и гражданского персонала для участия в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности», который определяет:

а) порядок принятия решений о предоставлении Российской Федерацией военного и гражданского персонала для участия в:

– миротворческой деятельности (глава 2);

– международных принудительных действиях с использованием вооруженных сил;

б) организацию подготовки и обеспечения военного и гражданского персонала, предоставляемого Российской Федерацией для участия в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности.

К сожалению, закон содержит целый ряд противоречий, как терминологического, так и понятийного характера, могущих оказать существенное влияние на организацию проведения рассматриваемых операций. Во-первых, Закон не делает различий между деятельностью по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности, вообще относя все принудительные действия к миротворчеству (Статья 2). Во-вторых, закон допускает в качестве участников всех операций как гражданский, так и военный персонал (Статья 3), что вряд ли правомерно при проведении операций по применению силы.

Кроме того, в соответствии со Статьей 4 решение о выделение сил и персонала для участия в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности предполагается проведение переговоров для заключения международного договора по этому вопросу, что значительно снижает оперативность решения на подготовку и развертывание сил.

Изменения последних десяти 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 их разрешения новое качество одной из противоположностей требует качественного изменения и

другой из них. 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. и несанкционированным ООН применением силы США в отношении Югославии и Ирака очевидна. Порядок принятия решения на применение силы на внутригосударственном уровне не должен допускать принятия решения на применение силы без учета процедур, сложившихся 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.

Происшедшие за последние 30 лет вооруженные конфликты, в том числе с участием военно-морских сил, особенно боевые действия в зоне Персидского залива, применение силы, в том числе с морских носителей в 1999 г. в отношении территории Югославии, в 2001 г. в Афганистане, в 2003 г. в Ираке свидетельствует о наличии целого ряда проблем, в которых развитие оперативного искусства напрямую связано с необходимостью разрешения ее правовой составляющей.

Если согласиться с известным изречением генерала де Голля – «оружие использовал Люцифер, но оно было и в руках Архангела» и рас5атривать войну как печальный факт повседневной жизни, избавиться от которого человечеству в ближайшие годы вряд ли удастся, то придется согласиться с тем, что международно-правовые нормы, нацеленные на обеспечение международной безопасности, в том числе и на море, должны получить большую детализацию именно в части установления безопасной организации военно-морской деятельности в мирное и военное время с учетом современных взглядов на оперативное искусство.

Ревизия международной нормативной базы, проведенная в рамках настоящей главы с целью выявления ее праворегулирующего, применительно к военно-морской деятельности, объема, позволяет сделать ряд констатаций, а именно:

1) с некоторыми оговорками международно-правовые нормы могут быть подразделены на:

– ***непосредственные***, то есть те, действия которых прямо распространяются на объекты ВМД (например, Конвенции ООН по морскому праву, в части касающейся, или Соглашения по предотвращению инцидентов);

– ***опосредованные***, то есть те, действие которых осуществляется после принятия национальных законодательных актов или документов военного управления (например, Конвенции/Соглашения по вопросам предотвращения загрязнения морской среды или оказания помощи и спасания на море...);

– ***военные (боевые)***, то есть те, которые принято объединять понятием «правила войны на море»;

– ***небоевые***, направленные на организацию ВМД периода мирного времени или при проведении не боевых операций.

2) Действующая международная нормосодержащая база, имеющая отношение к предмету настоящей главы, может быть оценена как четырехуровневая:

– нормативный вакуум (например, по организации использования МНС на море);

– нормы политико-декларативной направленности (например, по ограничению гонки вооружений или нахождению кораблей с ЯЭУ в определенных акваториях Мирового океана);

– нормы функционально предписывающие (определяющие порядок и характер деятельности военных кораблей при плавании на видимости кораблей иностранных ВМС; устанавливающие международные меры безопасности при проведении стрельб и других опасных действий);

– жестко ограничительные (запрещающие использование определенных видов оружия, его размещение в морской среде, или конкретные действия в открытом море, территориальных водах иностранных государств).

С учетом качественного содержания, объема регулирования и степени воздействия на организацию ВМД, нормы, формирующие военно-морское право могут быть классифицированы как:

– «осторожно сдерживающие» (применительно к тем процессам нормотворчества, которые складываются в мире под воздействием общечеловеческих, гуманитарных инициатив, однако, немедленная реализация которых одинаково не отражает государственных интересов морских держав);

– «обязывающие» (применительно к нормам действующим или гипотетическим праворегулирующее воздействие которых нацелено на обеспечение национальных и жизненноважных интересов России в Мировом океане).

На основе изучения основополагающих принципов и норм международного права, практики современного применения военно-морских сил, 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.

ГЛАВА 10.
ПРЕСТУПЛЕНИЯ 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[1059]. 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 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., на предотвращение деятельности транснациональной организованной преступности и борьбе с ней нацелен ряд международно-правовых документов. Например, Конвенция о подавлении незаконных действий, направленных против безопасности морского судоходства 1988 г.[1060], Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности и три дополняющих ее протокола [1061].

КПМ-82 к преступлениям на море относит:

– пиратство;
– перевозку рабов;
– незаконную торговлю наркотиками или психотропными веществами;
– несанкционированное вещание из открытого моря;
– разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода.

10.1. Пиратство и вооруженный разбой против судов

История пиратства насчитывает более 3000 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»)[1062].

Этимология слова «пират» связана с временем его применения. В XV–XI вв. до н.э. ближневосточные пираты, господствовавшие и ведшие в течение нескольких сто-

---

[1059] 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.

[1060] В англоязычной литературе, часто называемой The SUA Convention (Suppression of Unlawful Acts Against Safety of Maritime Navigation Convention).

[1061] 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 часте и компонентов, а также боеприпасов к нему 2001 г.

[1062] Историческая наука не дает точный ответ 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» (The Encyclopedia Britannica, 14 edition, 1929, v.17, p. 951).

летий 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 легализации своей деятельности со стороны заинтересованных государств.

Бакунир, флибустьер, капер, корсар, приватир – наиболее известные названия «джентельменов удачи», существовавшие с XV по XVIII столетия.

Бакунирами называли карибских пиратов, в основном грабивших испанские суда в водах Испанских колоний Америки в XVI–XVII столетиях (позже оно вышло из употребления и было заменено «флибустьером».

Термин «бакунир» (англ. – buccaneer) применим, как правило, к английским, датским и французским искателям приключений начала XVI столетия. Сам термин происходит от французского *boucan*, означающий гриль для копчения *viande boucanée* – сушеного мяса, которое служило пищей на судах. Ранние бакуниры – это, как правило, беглые рабочие с мексиканских плантаций, бывшие слуги, солдаты и лесорубы.

Справедливости ради, следует заметить, что кроме морского разбоя, они прославились тем, что основали Компанию Южного моря (англ. – South Sea Company) и предприняли несколько дерзких экспедиций в малоизвестные районы Тихого океана. Один из наиболее ярких представителей этой группы искателей удачи – Генри Морган (англ. – Henry Morgan), проявивший себя не только как пират, но и как выдающийся организатор, сумевший из многочисленных и разрозненных групп сколотить вполне управляемую вооруженную организацию, настолько боеспособную, что в 1668 г. был захвачен Портобелло и в 1671 г. Панама. Последняя акция прямо противоречила положениям Мадридского договора 1670 г., направленного на разрешение англо-испанских противоречий в этом районе, и потому Морган был направлен под арестом в Англию, однако, позднее, с возобновлением противоборства с Испанией, ему был пожалован дворянский титул, и он был направлен на Ямайку вице-губернатором.

Лиц, наделенных государством правом (лицензией) захватывать и грабить иностранные неприятельские и нейтральные суда в обмен на право делить с ним (государством) награбленное, в средние века с 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 фр. «ла корса». В средневековье употреблялись оба термина. Слово «приватир» появилось еще позже (первое употребление датируется 1664 г.) и пошло от англ. «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.)[1063].

Пират, заплативший в казну специальный налог и получивший Каперское свидетельство (англ. – Letter of Marque), считался капером и не нес ответственности перед законом этого государства до тех пор, пока не нападал на соотечественника либо союзника. Первое упоминание о Letter of Marque относится к 1293 г., и более или менее точно можно сказать о том, что такие документы выдавались вплоть до 1856 г. К Каперскому свидетельству, дававшему право захватывать вражеское имущество, можно отнести и Letters of Reprisal (англ. – Свидетельства на возмездие), дававших право на

[1063] http://www.vif2.ru/users/pirates/index.html.

разбой не только на море, но и в прибрежных городах неприятеля, что объясняло истинное намерение государства, выдавшее документ, нанести максимальный урон неприятелю руками пиратов с целью достижения военного превосходства. Английский приватир мог безнаказанно атаковать и ограбить любой испанский корабль. С другой стороны, северо-африканские пираты, имевшие лицензию, могли грабить английские корабли, а пираты Мадагаскара в XVIII столетии представляли в прибрежных водах интересы французской короны. После американской революции (1775–1783 гг.) Соединенные Штаты согласились за иммунитет своих судов платить пиратам откупные деньги, что, впрочем, позднее не помешало американцам напасть на «пиратское барбадорское братство» и положить конец пиратской инфраструктуре на островах.

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 и 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)[1064], которое уже в Средиземноморском регионе с 1650-х вплоть до середины XVIII столетия трансформировалось в более мягкую форму – «право на осмотр» (англ. – right of search)[1065].

Наши стереотипы о пиратах, большей частью, основаны на образах художественной литературы. Образы героев, созданные в произведениях 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 великодушие 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 композитор Р. Планкеттом меркнет в фантазиях о красивой любви бескорыстного моряка Робера и его возлюбленной Ивонны, а современный зритель после просмотра американского блокбастера «Пираты Карибского моря» (англ. – Pirates of the Caribbean. The curse of the Black Pearl), вышедшего на мировой экран в июне 2003 г., 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.

[1064] Ныне английское «purchase» используется со 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.

[1065] 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.

Не стоит питать иллюзий, что пираты, как бы их не описывали классики приключенческого жанра, остаются злодеями, однако, совершенно очевидно и то, что нельзя однозначно судить о древних или средневековых пиратах как только о безжалостных убийцах, цель жизни которых была только грабить и убивать. Начиная с безызвестных 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 получившего 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.

Формально 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[1066], 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 всю гражданскую войну в США, можно считать, с ним практически было полностью покончено к концу VIII столетия [1067].

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[1068].

За 2000 г. число случаев пиратства и вооруженного разбоя против судов увеличилось за год на 57% по сравнению с данными за 1999 г. и возросло почти в 4,5 раза по сравнению с 1991 г. В течение 2000 г. в Международное морское бюро Международной торговой палаты (ICC International Maritime Bureau) поступило в целом 469 сообщений о нападениях на суда, находившиеся в море, на якорной стоянке или у причала; в 307 случаях пираты высаживались на суда; в общей сложности 8 судов были захвачены. Возрос также и уровень насилия, применявшегося в ходе этих нападений: по сравнению с тем, что в предыдущем году было убито 3 моряка и ранено 24, в 2000 г. было убито 72 и ранено 99 моряков. Более 100 случаев нападений произошло в водах Индонезии. В отношении других районов собранные Бюро данные свидетельствуют о тревожном росте

[1066] Примечательно, что к Парижской декларации присоединились многие страны, за исключением Испании, Мексики и США. Как это не 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.

[1067] В 1898 г. правительства США и Испании заявили о том, что не станут прибегать к каперству, как к средству ведения войны между двумя странами.

[1068] Известен случай, когда компания «Ройял Датч Шелл» приостановила в январе свои поставки в один из районов Папуа Новой Гвинеи, где вооруженные грабители напали на один из ее нефтяных танкеров [46].

числа актов пиратства и вооруженного разбоя [1069]: 75 – в Малаккском проливе (по сравнению с 2 в 1999 г.)[1070], 55 – в Бангладеш (по сравнению с 25 в 1999 г.), 35 – в Индии (по сравнению с 14 в 1999 г.), 13 – в Эквадоре (по сравнению с 2 в 1999 г.) и в Красном море (где в 1999 г. таких нападений не было). Общее число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, о которых было сообщено в период с 1984 г. (когда ИМО начала собирать соответствующие статистические данные) до конца октября 2000 г., возросло до 2017. За период с 1 января по 31 октября 2000 г. число инцидентов, зарегистрированных в Западной Африке, сократилось с 32 до 23. Во всех остальных районах число инцидентов увеличилось: в Восточной Африке – с 14 до 15; в Карибском бассейне и Южной Америке – с 29 до 30; в Южно-Китайском море – со 110 до 112; в Индийском океане – с 28 до 75; в Малаккском проливе – с 29 до 58[1071].

На основе периодически публикуемых секретариатом ИМО докладов и информации Комитета по безопасности на море, число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов за первые 10 месяцев 2000 г. возросло до 314, т.е. увеличилось на 27% по сравнению с данными за первые 10 месяцев 1999 г. За тот же период 2001 г. было зафиксировано 253 инцидента, а в 2002 г. было совершено уже 271 нападение. На июнь 2003 г. общее число актов пиратства и вооруженного разбоя против судов с начала их регистрации составило 3106[1072]. По данным ИМО, с января по март 2005 года (MSC.4/Circ. 69) по сравнению с анологичным периодом 2004 года наиболее «пиратоопасным» районом продолжает оставаться Южно-Китайское море (25 инцендентов), в то время как случаи пиратских нападений в районе Западной Африки сократились примерно на 30%. Всего на апрель 2005г. в ИМО зарегестрировано 3787 случаев пиратства, из которых 56 совершено в первой половине 2005 года.

Международное морское бюро Международной торговой палаты (ICC International Maritime Bureau) наиболее «пиратоопасными» признает территориальные воды Индонезии и Бангладеш, пространства прилегающие к Индии, Красное море, воды Южной и Центральной Америки, а также Карибских островов [1073].

Международное морское бюро выделяет четыре вида наиболее характерных нападений, имевших место в прошедшее десятилетие, которые отличались друг от друга, в основном, географически.

Первый вид нападений характерен, главным образом, для Азии, где нападающие высаживаются на суда, причем если им не оказывается сопротивление, силу они применяют в минимальных пределах и забирают наличность из судового сейфа[1074].

Второй вид нападений совершается в основном в Южной или Западной Африке, где вооруженные банды нападают на суда, находящиеся у причала или на якорной стоянке. В этих случаях насилие применяется в значительной степени, и целью захват-

---

[1069] Одним из немногих районов, где преступная деятельность пошла на убыль (сократившись с 14 инцидентов до 5), стал Сингапурский пролив.

[1070] Большинство зарегистрированных нападений имело место в территориальных водах, когда суда находились на якорной стоянке или у причала. Однако, все нападения (кроме одного), осуществлявшиеся в Малаккском проливе, касались судов, находившихся в процессе движения, что повышает опасность столкновения и возможность загрязнения морской среды. Похищают не только груз, но нередко и само судно. Так, число угонов судов в 2002 г. по сравнению с предыдущим годом увеличилось на четверть и достигло 20.

[1071] A/56/58, с. 42–44.

[1072] MSC. 4/Cir. 36, p. 1.

[1073] http://www.miripravo.ru/index1.htm.

[1074] По данным Индии, 90% зарегистрированных инцидентов, которые имели место у индийского побережья, относилось к разряду мелких краж.

чиков являются наличность, грузы, личные вещи, судовое оборудование, то есть практически все, что можно унести с собой.

Третий вид нападений имеет место по преимуществу в Юго-Восточной Азии, где суда захватывают, похищая при этом весь груз либо вместе с ним и само судно. Членов команды иногда высаживают дрейфовать в лодках, выбрасывают за борт или убивают из огнестрельного оружия[1075].

Четвертый вид нападений характеризуется как вид, при котором нападение на море маскируется под действия военных или полицейских сил.

По данным Бюро, захватом и угоном судов занимаются организованные преступные группировки, поскольку такой захват требует определенной степени организованности, достижимой лишь в рамках международных преступных синдикатов. Угнанному судну дают новое название, его перекрашивают, оформляют поддельные регистрационные документы и коносаменты, в результате чего получается своего рода «судно-призрак». Нередко такое судно отводят в порт, где поддельные данные о судне и грузе могут остаться незамеченными. Но даже если подделку раскрывают, известны случаи, в которых похитившие судно бандиты подкупают местных чиновников, и те разрешают им продать груз и покинуть порт. Суда идут на продажу, после чего нередко попадают на слом. По данным Бюро, имеются доказательства того, что организованные преступные группировки также стоят за некоторыми бандами пиратов, охотящимися за судами в прибрежных водах Малайзии, Индонезии, Филиппин и других стран [50].

Противодействие пиратству и морскому разбою – задача, требующая консолидации сил всех государств как на глобальном, региональном, так и двустороннем уровнях. Впервые Генеральный секретарь ООН привлек внимание к проблеме пиратства и вооруженного разбоя против судов в своем ежегодном докладе по морскому праву на сороковой сессии ГА ООН в 1985 г. (A/40/923, пункт 40), а начиная с 1993 г. он стал включать отдельный раздел по этому вопросу в свои ежегодные доклады по проблемам Мирового океана и морского права. Генеральная Ассамблея впервые занялась проблемой пиратства и вооруженного разбоя против судов в своей ежегодной резолюции по Мировому океану и морскому праву, принятой на ее 53-й сессии в 1998 г.[1076].

Конвенционное определение пиратства было сделано в Статье 15 Конвенции 1958 г. «Об открытом море». Оно было практически полностью повторено в Статье 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;

[1075] В последнее время в преступной деятельности пиратов наметилась новая тенденция, проявляющаяся, в частности, особенно часто в территориальных водах Индонезии. Здесь пираты похищают суда, буксирующие баржи с ценными грузами. Преступники охотятся прежде всего на очень дорогое пальмовое масло, которое добывают на побережье Суматры. 6 сентября 2002 г. в индонезийских водах произошел трагический инцидент: вооруженные пираты, захватив буксирное судно, сбросив за борт 18 членов его экипажа [http://www.miripravo.ru/index1.htm].

[1076] См. резолюцию ГА ООН 53/32.

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, 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 [14, Статья 106].

Для целей статистики Международное морское бюро Международной торговой палаты 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»[1077]. Данное определение охватывает как сами акты, так и попытки нападений, независимо от того, находится ли судно у причала, на якорной стоянке или в море.

Судно или летательный аппарат, совершающие перечисленные выше действия, считаются пиратскими. К таковым следует относить и военные корабли, государственные суда или государственные летательные аппаратом, экипаж которых поднял мятеж и захватил над ними контроль[1078].

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;

– захватить находящееся на нем имущество.

Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав третьих лиц.

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 [14, Статья 107].

Все государства должны активно сотрудничать в пресечении пиратства и терроризма в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства. К этому призывала резолюция ГА ООН 40/61 от 9 декабря 1985 г., резолюции ИМО 40/61 [1079] и А.584(14) от 20 ноября 1985 г., непосредственно нацеленной

[1077] A/56/58. с. 43.

[1078] 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.

[1079] Резолюция предлагала государствам изучить проблему актов терроризма на борту или против морских судов с целью вынесения рекомендаций в отношении применимых антимер.

на разработку мер по предупреждению 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 [1080], подписанной 10 марта 1988 г., в Риме.

В соответствии с упомянутой Конвенцией, любое лицо совершает преступление[1081], 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 [1082].

Конвенции 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 [1083].

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.

Государство – участник Конвенции также вправе установить свою юрисдикцию в отношении любого из перечисленных выше преступлений, когда во время его совершения гражданин данного государства захвачен, подвергался угрозам, ранен во время его совершения или убит, а также если одно из упомянутых преступлений совершено в

[1080] Вступила в силу в марте 1992 г.

[1081] 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.

[1082] Статья 3 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.

[1083] Статья 4 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.

попытке вынудить данное государство совершить какое-либо действие или воздержаться от него[1084].

Капитан судна может передать компетентным органам (предварительно уведомив их, по возможности, до входа судна в территориальные воды) любого другого государства – участника Конвенции любое лицо, в отношении которого у него имеются разумные основания считать, что оно совершило одно из перечисленных выше преступлений. Принимающее государство заключает подозреваемого под стражу, безотлагательно об этом сообщает государству, которое установило юрисдикцию в отношении таких лиц и об обстоятельствах его задержания, а также, если таковые имеются, о результатах предварительного расследования[1085]. Принимающее государство, когда у него имеются основания полагать, что Конвенция не применяется к действиям, влекущим такую передачу, может отказать в приеме упомянутых лиц, оформив свой отказ заявлением о причинах[1086].

На пятьдесят пятой сессии Генеральной Ассамблее ООН была принята резолюция (по пункту «Мировой океан и морское право»), призывающая все государства принимать все необходимые и надлежащие меры для предупреждения актов пиратства и вооруженного разбоя на море и борьбы с ними, в том числе посредством регионального сотрудничества, и проводить расследование и сотрудничать в расследовании таких актов, где бы они ни происходили, а также предавать совершающих такие акты правосудию в соответствии с международным правом. Ассамблея также повторила своей призыв к государствам в полной мере сотрудничать с ИМО, в том числе посредством представления этой организации докладов о соответствующих случаях и осуществления руководящих указаний ИМО по предотвращению пиратских нападений и вооруженного разбоя. Она настоятельно призвала далее государства стать участниками Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и ее Протокола и обеспечить ее эффективное осуществление.

В 1993 г. Ассамблея ИМО, памятуя об обязанности государств сотрудничать в пресечении пиратства, как это предусматривается в Статье 100 КМП-82, приняла резолюцию А.738 (18) «О мерах по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов». В этой резолюции правительства настоятельно призывалось:

1) рекомендовать судам, зарегистрированным под их флагами, принимать меры предосторожности, для того чтобы избегать пиратских нападений, и следовать предписанным инструкциям, если такие нападения имеют место, включая, в частности, немедленную передачу сообщения в ближайший или в другой соответствующий спасательно-координационный центр;

2) устанавливать и поддерживать тесную связь с соседними государствами, для того чтобы содействовать задержанию и преданию суду всех лиц, участвующих в пиратских нападениях;

3) вступать в соглашения с целью обеспечения быстрой передачи сообщений о пиратских нападениях с наземных береговых станций;

[1084] Статья 6 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.

[1085] Государство флага обеспечивает, чтобы капитан его судна был обязан предоставлять компетентным органам принимающего государства имеющиеся в распоряжении капитана доказательства, которые относятся к предполагаемому преступлению.

[1086] Статья 8 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г.

4) вступать в соглашения о сотрудничестве с соседними государствами с целью координации действий по совместному патрулированию и пресечению незаконной деятельности на море [1087].

На основе резолюции А.738(18) ИМО 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 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 Кодекса содержится указание о том, что 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 нем излагаются основные принципы методики расследования и перечисляются обязанности следователей в таких вопросах, как сохранение жизни людей, предотвращение побега правонарушителей, охраны 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.

[1087] Резолюция ГА ООН А/56/58, с. 45.

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 [1088]. В Руководстве ИМО собственникам, операторам и капитанам судов, а также судовым командам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов (циркуляр КБМ 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. Там предусматривается, что на каждом судне должен существовать судовой план безопасности или соответствующий план действий, в котором должны быть подробно расписаны все действия, которые следует совершать в случае нападения. В этом циркуляре КБМ 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 собственного 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 внедрение системы SHIPLOC или ее аналогов для автоматического определения местонахождения судна, подвергшегося нападению.

По мнению Международного морского бюро, заманчивым преступлением пиратство делает то обстоятельство, что в связи с тем, что нападения на суда совершается, как правило, в территориальном море, то эти действия не подпадают под определение пиратства, содержащееся в КМП-82, и не все прибрежные страны проявляют должных усилий по судебному преследованию пиратов, схваченных в собственных территориальных водах, за акты пиратства, совершенные в пределах юрисдикции другой страны.

В принятых ИМО Рекомендациях правительствам относительно предотвращения и пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов (циркуляр КБМ 622/Rev.1 от 16 июня 1999 г.) указаны меры, которые государства должны принимать в пределах районов, определенных как подверженные актам пиратства и вооруженного разбоя. В частности, им рекомендуется разработать планы действий относительно того, как предотвратить нападение на судно, а также как действовать в случае такого нападения. Учитывая возможность столкновения или посадки судна на мель в результате нападения, прибрежным государствам и государствам порта рекомендуется разработать планы действий по предотвращению каких-либо последующих разливов нефтепродуктов или утечек опасных веществ, которые могут перевозиться на судне. Это особенно важно в районах ограниченного судоходства, например в таких используемых для международного судоходства проливах, как Малаккский и Сингапурский [1089].

Кроме того, прибрежное государство должно оперативно реагировать на сообщаемые инциденты и в целях обеспечения принятия комплексных и имеющих практическую на-

[1088] Кроме ГА ООН, они разрабатываются и издаются ИМО, Международным морским бюро, Международным морским форумом нефтяных компаний, Международной палатой судоходства и Международной федерацией судовладельцев.

[1089] A/56/58, p. 49.

правленность ответных мер в связи с сообщениями об инцидентах пиратства и вооруженного разбоя против судов, каждое государство должно организовать систему внутренней координации между соответствующими правительственными органами. С целью быстрого принятия мер по пресечению незаконных актов в отношении судоходства, государствам рекомендовано создать систему оперативного управления на случай возникновения подобного рода инцидентов и включить в нее существующие механизмы решения и других вопросов безопасности морского судоходства, например вопросов, связанных с незаконным оборотом наркотиков и терроризмом, что должно дать возможность эффективно использовать ограниченные ресурсы. Наряду с этим, государствам рекомендуется разработать порядок оперативной передачи сигналов тревоги из получающего их центра связи органу, ответственному за принятие антипиратских мер [1090].

Учет случаев совершенных в море международных преступлений ведут несколько международных организаций. В частности . упоминавшаяся уже выше Международная Морская организация [англ. – The International Maritime Organization (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., осуществляющее сбор сведений обо всех преступлениях, совершенных в отношении объекта морской торговли, и Центр Сообщений о пиратстве [англ. – The Piracy Reporting Centre (PRC)], созданный IMB при поддержке IMO и INMARSAT 1 октября 1992 г. со штаб-квартирой в Куала Лумпуре. В частности, PRC собирает информацию о случаях пиратства и морского разбоя, поступающую от судовладельцев, капитанов, национальных силовых ведомств и иных источников во всем мире. PRC 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.

10.2. Торговля людьми [1091]

Женевская Конвенция «Относительно рабства» от 25 сентября 1926 г. (с изменениями, внесенными протоколом от 7 декабря 1953 г.) понимает под рабством «состояние или положение человека, над которым осуществляются атрибуты права собственности или некоторые из них»; а торговлю невольниками как 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 (Статья 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 [14, Статья 99],

---

[1090] A/56/58, p. 50.

[1091] Термин «торговля людьми» получил свое распространение в международных нормативных документах в конце 70-х годов прошлого столетия. Введение его в оборот отразило новые тенденции в развитии вековой проблемы рабства, когда на незаконно ввезенного в страну лица или формально законно пересекшего границу мигранта «работодатель» распространяет атрибуты собственности.

10.3. Незаконный ввоз мигрантов [1092]

В основе этой 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[1093].

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) или 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 уплачивают сами судовладельцы, так как увеличиваются ставки, подлежащие вычету на покрытие их выплат по охране и возмещению убытков[1094].

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 [1095].

На своей 73-й сессии, проходившей в ноябре-декабре 2000 г., Комитет 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

[1092] Конвенционно закрепленного понятия «мигрант» в международном праве нет. Международная конвенция «О защите прав всех трудящихся – мигрантов и членов их семей» от 18 декабря 1990 г. использует термин «трудящийся – мигрант», под которым понимает «лицо, которое будет заниматься, занимается или занималось оплачиваемой деятельностью в государстве, гражданином которого он или она не является» (Статья 2).

[1093] 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.

[1094] A/56/58, p. 53.

[1095] См. A/55/61, пункт 109.

инцидентах должны два раза в год публиковаться в соответствующем циркуляре IMO[1096].

Часть II (Статьи 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[1097].

В соответствии со Статьей 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, обеспечивать гуманное обращение 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

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. обязывает государства-участников 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 торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли [14, Статья 108].

Программа ООН по международному контролю над наркотиками (UNDCP) отметила, что основополагающее значение для полной реализации положений о сотрудничестве, предусмотренных Статьей 17 Конвенции 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 компетентный национальный орган был в состоянии оперативно реагировать, как на запрос о подтверждении регистрации, так и на просьбу дать разрешение на принятие соответствующих мер [1098] 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 ис-

[1096] Принятых Генеральной Ассамблеей ООН 15 ноября 2000 г. (резолюция 55/25).
[1097] A/56/58, p. 54.
[1098] A/56/58, p. 56.

ходных химических веществ на судах, занятых в международных морских перевозках[1099].

По смыслу вышеприведенных Конвенций, а также из анализа документов, принимаемых UNDCP, 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 [14, Статья 109, п. 2].

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 [14, Статья 109, п. 3].

В открытом море государство, имеющее юрисдикцию в соответствии с вышеперечисленными положениями, может арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру[1100].

10.6. Разрыв или повреждение подводного кабеля или трубопровода

В соответствии с положениями Статьи 2 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.[1101], 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 [1102].

КМП-82 обязывает государства-участников 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) [1103] подводного кабеля; подводного трубопровода или высоковольтного кабеля, в открытом море

[1099] См. п. 106 и 107 документа A/55/61.

[1100] Более подробно см.: Зябкин А.И. Несанкционированное вещание из открытого моря. Правомерные способы пресечения. Л.: СпбГУ, 1981.

[1101] Подписана в Париже 14 марта 1884 г. Россией, Германией, Аргентиной, Австро-Венгрией, Бельгией, Бразилией, Республикой Коста-Рика, Данией, Доминиканской Республикой, Испанией, Соединенными Штатами Америки, Колумбией, Францией, Великобританией, Гватемалой, Грецией, Италией, Турцией, Нидерландами, Люксембургом, Персией, Португалией, Румынией, Сальвадором, Сербией, Швецией, Норвегией и Уругваем.

[1102] 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.

[1103] 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.

каким-либо судном, плавающим под его флагом, 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 деяниями [1104];

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 [1105].

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[1106].

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[1107].

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 [1108].

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[1109].

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[1110]. Для приобретения права на такое вознаграждение незамедлительно после происшедшего на судне составляется протокол, засвидетельствованный показаниями лиц экипажа, после чего капитан судна в течение 24 часов по своем прибытии в первый после происшедшего порт информирует о случившемся местные власти, обязанностью которых является передача данной информации консульской службе того государства, в котором

[1104] Статья 113 КМП-82 при этом не указывает на вид применимой ответственности.

[1105] Статья 114 КМП-82.

[1106] Статья 4 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.

[1107] Данное положение вытекает из положений Статьи 5 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.

[1108] Статья Конвенции 1884 г. устанавливает, 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 24часа, в продолжение которого их движениям не должно быть причиняемо никакого препятствия.

[1109] Статья 6 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.

[1110] Статья 7 Конвенции 1884 г. указывает на «вознаграждение», а не на «компенсацию» ущерба, что дает возможность предположить, что судовладелец может рассчитывать на получение средств от владельца кабеля больших, нежели суммы прямого ущерба от потери якоря или рыболовецких снастей. Статья 115 КПМ-82, практически такого же содержания, использует термин «возмещение» от владельца кабеля или трубопровода, что сужает объем вознаграждения до уровня компенсационных затрат.

зарегистрирован собственник кабеля.

Правом на осмотр судов[1111], подозреваемых в повреждении подводного кабеля, обладают военные корабли или иные суда, специально уполномоченные для этого государством.

Когда командир военного корабля (уполномоченного судна) имеет достаточно оснований предполагать, что действия конкретного судна привели к повреждению подводного кабеля, то он может требовать от его капитана или судовладельца предъявления официальных документов, удостоверяющих национальность этого судна. На предъявленных документах делается немедленно 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[1112].

Нарушители постановлений Конвенции 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[1113], 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 [14, Статья 110].

Приведенный выше перечень преступлений, совершаемых на море, не является исчерпывающим. Например, к вышеперечисленным можно отнести и безбилетный провоз пассажиров морем[1114]. Для унификации принимаемых мер по борьбе с этим преступлением в 1997 г. Ассамблея IMO резолюцией A.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 в вышеупомянутому Руководству. В частности, предусматривается более тесное сотрудничество между собственниками судов и

[1111] Данное право не распространяется на иностранные военные корабли.

[1112] Статья 10 Конвенции по охранению подводных телеграфных кабелей 1884 г.

[1113] 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.

[1114] 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 (с 1998 г.), возросло до 1300.

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[1115].

Пиратство и вооруженный разбой обходятся индустрии судоходства миллионными потерями, подвергая в то же время 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.
РАЗРЕШЕНИЕ СПОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ

Споры, связанные с межгосударственными разногласиями по поводу территориального титула на те или иные пространства и их делимитации, дела, относящиеся к толкованию отдельных положений действующих договоров и конвенций, относительно любого вопроса международного права или по поводу оценки, факта, если он будет установлен, представляющего собой нарушение международного обязательства, рассматривает **Международный Суд ООН.**

Споры, связанные с использованием морских пространств и осуществлением деятельности по эксплуатации их ресурсов, а также ресурсов континентального шельфа и морского дна, могут рассматриваться ***коммерческими арбитражами.*** При отсутствии в контракте положения об арбитражной процедуре, которая подлежит применению к такому спору, арбитражное разбирательство осуществляется в соответствии с Арбитражными правилами ЮНСИТРАЛ или такими другими арбитражными правилами, которыми стороны пожелали руководствоваться.

Споры, связанные с вопросами толкования Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и относящихся к ней приложений в отношении деятельности в Районе, рассматриваются **Трибуналом по морскому праву,** могущем в отличие от Международного Суда ООН, рассматривать споры не только между государствами, но и между

[1115] Дополнительно см.: положения циркуляра IMO MSC/Circ.896 (см. пункт 227).

физическими и юридическими лицами, если спор касается отношений по поводу глубоководного района морского дна.

11.1. Международный суд ООН

Международный Суд начал свою работу в 1946 г. Он действует в соответствии со Статутом, являющимся неотъемлемой частью Устава Организации Объединенных Наций и с учетом положений Конвенции 1907 г. о мирном решении международных споров[1116].

Организация Суда определена главой 1 Статута, Статья 2 которой устанавливает, что этот судебный орган состоит из коллегии – 15-ти независимых судей, избранных вне зависимости от их гражданства из числа лиц высоких моральных качеств, удовлетворяющих требованиям, предъявляемым в их странах для назначения на высшие судебные должности, или являющихся юристами с признанным авторитетом в области международного права. Его члены избираются Генеральной Ассамблеей и Советом Безопасности из числа лиц, внесенных в список по предложению национальных групп Постоянной Палаты Третейского Суда[1117].

При избрании следует иметь в виду, что не только каждый избранный в отдельности должен удовлетворять всем предъявляемым требованиям, но и весь состав судей в целом должен обеспечить представительство главнейших форм цивилизации и основных правовых систем мира (Статья 9 Статута).

Если после первого заседания, созванного для выборов, одно или несколько мест окажутся незаполненными, состоится второе, а в случае надобности – и третье заседание, и если после него подобное положение сохраняется, то по требованию либо Генеральной Ассамблеи, либо Совета Безопасности, может быть созвана согласительная комиссия в составе шести членов (трех по назначению Генеральной Ассамблеи и трех по назначению Совета Безопасности) для избрания абсолютным большинством голосов одного лица на каждое еще свободное место и представления его кандидатуры на усмотрение Генеральной Ассамблеи и Совета Безопасности.

Любое голосование в Совете Безопасности как при выборах судей, так и при назначении членов согласительной комиссии производится без всякого различия между постоянными и непостоянными членами Совета Безопасности. В случае если бы абсолютное большинство голосов было подано и в Генеральной Ассамблее, и в Совете Безопасности более чем за одного гражданина того же государства, избранным считается лишь старший по возрасту. Если согласительная комиссия придет к убеждению, что выборы не могут состояться, тогда члены Суда, уже избранные, приступают в срок, определяемый Советом Безопасности, к заполнению свободных мест путем избрания членов Суда из числа кандидатов, за которых были поданы голоса либо в Генеральной Ассамблее, либо в Совете Безопасности.

Члены Суда избираются на девять лет и могут быть переизбраны, с тем, однако условием, что срок полномочий пяти судей первого состава Суда истекает через три

[1116] На основании Статьи 22 Статута Суд размещается в Гааге (Нидерланды), во Дворце Наций, где до него с 1922 г. находилась Постоянная Палата Международного Правосудия.

[1117] Что касается Членов Объединенных Наций, не представленных в Постоянной Палате Третейского Суда, то кандидаты выставляются национальными группами, назначенными для этой цели их правительствами, с соблюдением условий, установленных для членов Постоянной Палаты Третейского Суда Статьей 44 Гаагской Конвенции 1907 г. о мирном решении международных споров.

года, а срок полномочий еще пяти судей – через шесть лет. Члены Суда не могут исполнять никаких политических или административных обязанностей, не могут исполнять обязанностей представителя, поверенного или адвоката ни в каком деле, участвовать в разрешении какого-либо дела, в котором они ранее участвовали в качестве представителя, поверенного или адвоката одной из сторон, или члена национального или международного суда, следственной комиссии или в каком-либо ином качестве и не могут посвящать себя никакому другому занятию профессионального характера.

Член Суда не может быть отрешен от должности, кроме случая, когда, по единогласному мнению прочих членов, он перестает удовлетворять предъявляемым требованиям. Об этом Генеральный Секретарь официально уведомляется Секретарем Суда. Члены Суда при исполнении ими судебных обязанностей пользуются дипломатическими привилегиями и иммунитетами.

Как правило, Суд должен работать в полном составе, однако, при условии, что число судей, имеющихся налицо для образования Суда, не меньше одиннадцати, один или несколько судей могут быть освобождены по очереди от участия в заседаниях, при условии, что кворум в девять судей достаточен для образования судебного присутствия.

Суд может, по мере надобности, образовать одну или несколько камер в составе трех или более судей[1118]. Число судей, образующих такую камеру, определяется самим Судом с одобрения сторон. Решения указанных камер считаются вынесенными самим Судом. Кроме того, в целях ускорения разрешения дел Суд ежегодно образует камеру в составе пяти судей, которая, по просьбе сторон, может рассматривать и разрешать дела в порядке упрощенного судопроизводства.

Порядок выполнения Судом своих функций и, в частности, правила судопроизводства, устанавливаются Регламентом, принимаемым в соответствии со Статутом [1119].

Компетенция Суда определена главой 2 Статута, в соответствии с которой субъектами дела могут быть только государства, признавшие его юрисдикцию одним из следующих способов:

а) посредством заключения специального соглашения о передаче спора на рассмотрение Суда;

б) в силу отсылочной оговорки[1120];

в) посредством официальных заявлений, сделанных сторонами в соответствии со Статутом, согласно которым каждое из них признало юрисдикцию Суда в качестве обязательной в случае спора с другим государством, сделавшим аналогичное заявление.

К ведению Суда относятся все дела, которые передаются ему сторонами спора и которые предусмотрены действующими договорами и конвенциями, включая Устав ООН. К ведению Суда также могут быть отнесены споры государства, подписавшего Устав ООН и Статут, и иного другого, если последнее признает юрисдикцию Суда по всем правовым спорам, касающимся:

в) толкования договора;

б) любого вопроса международного права;

[1118] Первую такую камеру Суд создал в 1982 г., вторую – в 1985 г., а в 1987 г. он учредил еще две камеры. В июле 1993 г. Суд также создал камеру в составе семи членов для рассмотрения экологических вопросов, подпадающих под его юрисдикцию.

[1119] В настоящее время действует Регламент, принятый 14 апреля 1978 г.

[1120] Когда стороны, являясь участниками договора, в котором содержатся положения о том, что в случае разногласий в отношении его толкования или применения одна из них может передать спор на рассмотрение Международного Суда ООН.

в) наличия факта, который, если он будет установлен, представит собой нарушение международного обязательства;

г) характера и размеров возмещения, причитающегося за нарушение международного обязательства (Статья 36 Статута).

Источниками права, на основании которых Суд обязан решать переданные ему споры, признаются:

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

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

3) общие принципы права.

В качестве вспомогательного источника могут использоваться судебные решения и доктрины наиболее квалифицированных специалистов по публичному праву различных наций (Статья 38 Статута).

Когда по делу, разбираемому Судом, ему надлежит дать толкование учредительному документу какой-либо публичной международной организации или международной конвенции, заключенной в силу такого документа, Секретарь Суда уведомляет данную публичную международную организацию и препровождает ей копии документов всего письменного производства. На условиях своего Регламента и в соответствии с ним Суд может запрашивать у публичных международных организаций информацию, относящуюся к делам, находящимся на его рассмотрении, а также получать подобную информацию, представляемую указанными организациями по их собственной инициативе.

Порядок судопроизводства определен главой 3 Статута. Дела возбуждаются Судом в зависимости от обстоятельств, или нотификацией специального соглашения, или письменным заявлением на имя Секретаря. В обоих случаях должны быть указаны предмет спора и стороны. Секретарь немедленно сообщает заявление всем заинтересованным лицам, а также извещает Членов ООН и другие государства, имеющие право доступа к Суду.

С началом производства по делу Суд для обеспечения прав сторон может принять любые временные меры, действующие до принятия судебного решения. Содержание предлагаемых мер немедленно доводится до сведения сторон и Совета Безопасности.

Стороны выступают через представителей и могут пользоваться в Суде помощью поверенных или адвокатов, которые пользуются привилегиями и иммунитетами, необходимыми для самостоятельного выполнения ими своих обязанностей.

Процедура разбирательства включает в себя письменное судопроизводство, в ходе которого стороны подают состязательные бумаги и обмениваются ими, и устное судопроизводство, состоящее из открытых слушаний, на которых представители и поверенные обращаются к Суду[1121]. Поскольку официальными языками Суда являются английский и французский языки, все написанное или сказанное на одном языке переводится на другой. После устного разбирательства Суд заседает при закрытых дверях

[1121] Официальными языками Суда являются французский и английский. Если стороны согласны на ведение дела на французском языке, то решение выносится на французском языке. Если стороны согласны на ведение дела на английском языке, то решение выносится на английском языке. При отсутствии соглашения относительно того, какой язык будет применяться, каждая сторона может в судоговорении пользоваться тем языком, который она предпочитает; решение Суда выносится на французском или английском языке. В этом случае Суд одновременно определяет, какой из двух текстов рассматривается в качестве аутентичного.

и затем выносит свое решение на открытом заседании. Все вопросы разрешаются большинством голосов присутствующих судей. В случае разделения голосов поровну, голос Председателя или замещающего его Судьи дает перевес. Решение является окончательным и обжалованию не подлежит. Если одно из соответствующих государств не выполняет решение, другая сторона может обратиться в Совет Безопасности ООН.

Толкование решения, в случае спора о его смысле, принадлежит Суду. Просьба о пересмотре решения может быть заявлена (до истечения шестимесячного срока после открытия новых обстоятельств) лишь на основании вновь открывшихся обстоятельств, которые по своему характеру могут оказать решающее влияние на исход дела и которые при вынесении решения не были известны ни Суду, ни стороне, просящей о пересмотре, при том непременном условии, что такая неосведомленность не была следствием небрежности [1122].

Кроме судебных решений, суд может давать консультативные заключения по любому юридическому вопросу, по запросу любого учреждения, уполномоченного делать такие запросы самим Уставом Объединенных Наций или согласно этому Уставу[1123]. По получении запроса Суд решает вопрос о том, какие государства и организации могут представить полезную информацию и дает им возможность представить письменные или устные доклады.

Процедура вынесения Судом консультативных заключений смоделирована по примеру рассмотрения споров, и источники применимого права являются одинаковыми. Суд выносит свои консультативные заключения в открытом заседании, о чем предупреждаются Генеральный Секретарь и представители непосредственно заинтересованных членов Объединенных Наций, других государств и международных организаций. По своей юридической природе консультативные решения не имеют обязательной силы для сторон, обратившихся с запросом. Однако некоторые документы или положения могут предусматривать заранее, что консультативное заключение имеет обязательную силу.

С 1946 г. по 2000 г. Суд вынес 65 решений по спорам, касающимся, в частности, сухопутных и морских границ, территориального суверенитета, неприменения силы, невмешательства во внутренние дела государств, дипломатических сношений, захвата заложников, права убежища, гражданства, опеки, прав, связанных с проходом, и экономических прав. К концу 2001 г. в стадии рассмотрения еще девять дел по вопросам:

1) толкования и применения норм международного права (в частности, положений Монреальской конвенции 1971 г., возникших в связи с воздушным инцидентом в Локерби и инициированные Ливией против Соединенного Королевства; положений Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Босния и Герцеговина против Югославии); положений Венской конвенции о консульских сношениях (Парагвай против США);

2) территориальной делимитации (в частности, морских границ между Катаром и Бахрейном; сухопутной и морской границ между Камеруном и Нигерией;

3) установления территориального титула на отдельные территории (остров Касикили (Седуду) между Ботсваной и Намибией);

4) юрисдикции в отношении рыболовства (Испания против Канады);

5) применения силы в отношении нефтяных платформ (Иран против США).

[1122] Никакие просьбы о пересмотре не могут быть заявлены по истечении десяти лет с момента вынесения решения.

[1123] К органам, которые в настоящее время имеют право испрашивать консультативное заключение Суда, относятся шесть комитетов ООН и 16 специализированных учреждений системы ООН.

Кроме судебных решений, с 1946 г. Суд вынес 23 консультативных заключения, касающихся, в частности, приема в члены ООН, возмещения за ущерб, понесенный на службе ООН, территориального статуса Юго-Западной Африки (Намибия) и Западной Сахары, решений, вынесенных международными административными трибуналами, расходов на некоторые операции ООН и применимости Соглашения о ее центральных учреждениях.

Последние два консультативных заключения были вынесены в июле 1996 года в ответ на запрос Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) о законности применения государством ядерного оружия в вооруженном конфликте, а также запрос Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о законности угрозы ядерным оружием или его применения[1124].

11.2. Коммерческий арбитраж

Коммерческий арбитраж представляет собой третейский суд, избранный сторонами договора для разрешения спора. По-видимому, первый арбитражный закон был принят в Англии в 1698 г. Позднее, во Франции положения об арбитраже были предусмотрены в ст. 1494 французского Гражданского кодекса 1804 г. К началу XX столетия государственная арбитражно-нормативная практика пошла по двум направлениям: некоторые страны принимали специальные законы об арбитраже[1125], другие отводили разделы об арбитраже в гражданско-процессуальных и гражданских кодексах[1126].

В 1899 г. на основании Гаагских конвенций 1899 и 1907 гг. об учреждении Гаагского постоянного третейского суда[1127] был учрежден Постоянный третейский суд, который осуществляет коммерческое третейское производство на основе Факультативных правил Постоянного третейского суда о разрешении споров между двумя сторонами, из которых только одна сторона является государством [1128].

Различия национальных арбитражных законов и процедур не могли не сказаться отрицательно на международной коммерческой деятельности. В связи с чем, начиная с середины прошлого столетия, государства стремились разрешить эту проблему за счет унификации арбитражного регулирования на основе принятия многосторонних международных конвенций и иных международных документов по вопросу международного коммерческого арбитража.

В этой связи следует отметить два международных договора: Нью-Йоркскую конвенцию 1958 г. «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений»[1129] и Вашингтонскую конвенцию 1965 г. «Об урегулировании инвестиционных споров между государствами и гражданами других государств»[1130].

[1124] http://www.un.org/russian/basic/mainorg/icj.htm.

[1125] Специальные законы существовали, например, в США, где действовал федеральный закон об арбитраже 1925 г.; в Англии с 1889 по 1950 гг. было принято шесть законов об арбитраже; в Швеции действовали законы 1887 и 1929 гг.; в Финляндии – закон об арбитраже 1928 г. и т.д.

[1126] В Германии с 1877 г. нормы об арбитраже были включены в том 10 германского Гражданского уложения; во Франции вопросы об арбитраже были частью французского Гражданского кодекса 1804 г., а в Италии – частью Гражданско-процессуального кодекса 1940 г. Вопросы об арбитраже в разные годы были предусмотрены в законодательстве кантонов Швейцарии.

[1127] В них участвует около 90 государств, в том числе с 7 марта 1955 г. –Россия в порядке правопреемства.

[1128] Правила, принятые в 1993 г., заменили прежние правила 1962 г.

[1129] Участниками Конвенции на конец 2002 г. являются 116 государств.

[1130] Россия подписала ее, но пока не ратифицировала.

К региональным договорам следует отнести: подписанную в Женеве в 1961 г. Европейскую конвенцию о внешнеторговом арбитраже[1131]; подписанную в Панаме в 1972 г. в рамках Организации Американских Государств Межамериканскую конвенцию о международном коммерческом арбитраже, а также подписанное в Киеве в 1992 г. в рамках СНГ Соглашение о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности.

Важным обстоятельством, влияющим на возможность арбитражного разрешения споров, является унификация срока исковой давности, применяемого в договорах международной купле-продаже товаров[1132].

Весьма значительную роль в унификации регулирования этой проблемы сыграла Нью-Йоркская конвенция 1958 г. «О признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений». Однако Конвенция установила общие принципы признания и приведения в исполнение иностранных арбитражных решений, а также перечень обстоятельств, когда в признании и приведении в исполнение таких решений компетентным судом может быть отказано. Вместе с тем, в Статье 111 Конвенции содержится положение, согласно которому каждое договаривающееся государство приводит арбитражное решение в исполнение «в соответствии с процессуальными нормами той территории, где испрашивается признание и приведение в исполнение этих решений». Однако процессуальные нормы государств, где испрашивается исполнение арбитражных решений, существенно различаются и предъявляют такие требования, которые нередко сводят на нет Нью-Йоркскую конвенцию. Да и сами суды зачастую ведут себя ненадлежащим образом, делая все возможное, чтобы воспрепятствовать или затянуть на длительные сроки исполнение арбитражного решения против «своего» предприятия в пользу иностранца.

Иногда процесс выдачи экзекватур настолько затягивается, что практически делает невозможным исполнение арбитражного решения для иностранного предприятия, которое от этого несет большие материальные потери. Поэтому вполне очевидно, что уже давно назрела необходимость внесения дополнений в Нью-Йоркскую конвенцию, в которых можно было бы установить единый перечень представляемых в компетентные суды документов и предельные сроки рассмотрения заявлений о выдаче экзекватур, ввести упрощенный порядок их выдачи[1133].

Важным шагом на пути унификации правил и процедур арбитражного разрешения международных коммерческих споров явилось принятие в 1976 г. Арбитражного регламента ЮНСИТРАЛ; Согласительного регламента, в 1980 г. и Типового закона ЮНСИТРАЛ о международном коммерческом арбитраже 1985 г. [1134].

[1131] Участниками Конвенции на конец 2002 г. являлись более 30 государств, включая присоединившихся Кубу и Буркина-Фасо. Советский Союз присоединился к Конвенции 27 июня 1962 г.

[1132] В 1974 г. была заключена Нью-Йоркская Конвенция об исковой давности в международной купле-продаже товаров. Конвенцией установлен единый для всех договоров международной купли-продажи срок исковой давности – 4 года. Указанный срок начинается со дня, когда имело место нарушение договора, а в отношении дефекта или иного несоответствия товара условиям договора – со дня фактической передачи товара покупателю или его отказа от принятия товара. Конвенцией установлены также правила о перерыве или продлении срока исковой давности, его изменении и порядке исчисления, а также вводится общее ограничение срока исковой давности – 10 лет и предусматриваются последствия его истечения. В случае, если рассмотрение спора начато после истечения срока исковой давности, исковое заявление не подлежит признанию и рассмотрению в суде.

[1133] http://www.mitprava.ru/.

[1134] На его основе свыше 30 государств приняли свое арбитражное законодательство. Среди них: Австралия, Бахрейн, Гватемала, Зимбабве, Египет, Индия, Германия, Англия, Иран, Кипр, Новая Зеландия, Оман, Перу, Финляндия, США (в штатах Калифорния, Коннектикут, Орегон и Техас), Сингапур, Россия и др.

С целью адаптации своих национальных правовых норм к изменениям международной экономической среды и усовершенствования правового обеспечения торгового оборота начиная с 80-х годов XX столетия во многих европейских государствах была проведена реформа арбитражного законодательства. Некоторые страны пошли на принятие специальных законодательных актов, посвященных арбитражу и арбитражному производству. Так, законы об арбитраже были приняты в 1986 г. в Нидерландах, в 1992 г. – в Финляндии, в 1993 г. в России (закон о международном арбитраже), 1994 г. – в Италии, в 1997 г. – в Англии; в 1998 г. – в Испании; в 1998 г. – в Ирландии (закон о международном арбитраже). В 1999 г. в Швеции и в 1998 г. в Германии были приняты законы о реформе арбитража. Часть стран продолжила практику принятия арбитражных норм в рамках гражданско-правовых кодексов или законов. Так, в Австрии 2 февраля 1983 г. вступил в силу австрийский Гражданско-процессуальный кодекс, который содержит нормы об арбитраже; 12 мая 1981 г. был принят новый Гражданско-процессуальный кодекс Франции, в который также включены нормы об арбитраже, а в 1987 г. в Швейцарии был принят закон о международном частном праве, также содержащий нормы об арбитраже.

В современной практике принято выделять два основных вида арбитража: ***постоянно действующий*** (или институционный) и ***арбитраж ad hoc***, созываемый для конкретного спора. Институционный арбитраж предполагает наличие утвержденного регламента и административного обеспечения и за счет своей постоянной деятельности, привлекаемых на предыдущих делах арбитров и принятых ими ранее решений стороны могут до соглашения об арбитражной оговорке иметь более или менее ясное суждение о приемлемости того или иного суда[1135].

Вместе с тем, практика деятельности институционных арбитражей свидетельствует об усложнении решения процедурных вопросов, срок принятия решения достигает 3 лет и соответственно возрастает стоимость ведения арбитражного дела. Кроме того, во многих случаях арбитражный процесс напоминает судебный, а арбитры – судей. Последние избираются из ведущих профессионалов в своей области, образующих в судебном заседании коллегию, которая создается временно для разрешения конкретного спора и прекращает свое существование после вынесения решения.

Арбитраж ad hoc отличается от институционного арбитража, прежде всего, большей приспособленностью для рассмотрения конкретного спора. Как правило, он менее продолжителен, административные расходы минимизированы, поскольку основные затраты составляют гонорары арбитров, и стороны имеют возможность самостоятельно избрать процессуальные правила.

В отличие от суда общей юрисдикции, обращение к третейскому суду происходит на основании соглашения сторон. Такое соглашение может быть включено в договор в качестве так называемой арбитражной оговорки, в которой стороны устанавливают, как и где будет разрешаться возможный спор и, если необходимо, каков порядок назначения арбитра [1136].

[1135] К числу наиболее активно работающих сегодня судов можно отнести: Арбитражный суд Международной торговой палаты; Американскую арбитражную ассоциацию; Лондонский международный арбитражный суд; Германский арбитражный институт; Арбитражный институт Стокгольмской торговой палаты; Бельгийский центр по изучению и проведению национального и международного арбитража (СЕПАНИ); Индийский совет по арбитражу Федерации индийских торгово-промышленных палат; Китайскую международную экономическую и торговую арбитражную комиссию при Китайской палате международной торговли; Японскую коммерческую арбитражную ассоциацию; Шри-Ланкийский национальный арбитражный центр; Центр международного арбитража Гонконга.

[1136] Как правило, стороны стремятся сформулировать арбитражную оговорку максимально широко, чтобы охватить все возможные категории споров, которые могут возникнуть из договора. Например: «Любой спор,

Международный коммерческий арбитраж как альтернативный механизм рассмотрения коммерческих споров с иностранным элементом представляется предпочтительным для сторон не только в силу того, что он предлагает очевидные процессуальные преимущества перед разрешением дела государственным судом общей компетенции, но и из-за особых положительных черт, которыми обладает правоприменительный процесс в случае разрешения дела арбитрами. Большое значение имеет и то обстоятельство, что во всех случаях арбитры не являются государственными служащими и ни в коей мере не обязаны принимать в расчет интересы политических или административно-государственных властных структур. Кроме того, Арбитражный суд, пожалуй, как ни один другой орган имеет возможность реально применять принцип автономии воли, позволяющий избрать сторонами национальное право того или иного государства, а также обычные и договорные нормы международного права.

Арбитраж разрешает дело прежде всего в соответствии с условиями договора и если условиями контракта достаточно подробно и полно охватываются контрактные отношения, то в некоторых случаях арбитрам достаточно этих условий для разрешения спора по существу и определения применимого права не требуется. В отличие от государственных судей (которые чтобы определить право, применимое к сделке с иностранным элементом, обязаны применить соответствующие коллизионные нормы внутреннего права), арбитры не пользуются единым и единственным способом определения применимого права[1137].

Несмотря на существующие различия в регламентах, практически все арбитражные процедуры и правила нацелены на разрешение определенных проблем, которые в обобщенном виде можно сформулировать следующим образом:

1) какое право применимо к существу спора и к арбитражному соглашению;

2) применимые правила и процедуры;

3) можно ли арбитрам отступить от применяемого права и разрешать спор по справедливости или в качестве дружеских посредников;

4) каков порядок распределения арбитражных расходов и ряд других.

Арбитры свободны в выборе применимого права, если стороны не воспользовались возможностью определить его сами. Как правило, применяются четыре метода, которыми наиболее часто пользуются арбитры для установления права, применимого к существу спора: применение коллизионных норм места арбитража, применение коллизионных норм, которые суд считает применимыми к конкретному делу, сравнительное или кумулятивное применение различных коллизионных норм, имеющих отношение к данному спору, а также так называемый «прямой» метод.

Первый из упомянутых методов применяется в весьма ограниченном числе институционных арбитражей (например, в Арбитражном регламенте Торговой палаты Цюриха). Второй метод применяется достаточно широко и допускает максимальную свободу судей в выборе материального права, применимого к сделке[1138].

В последние годы на практике, как арбитрами арбитражей ad hoc, так и арбитрами институционных арбитражей, весьма популярен метод сравнительного применения различных коллизионных норм, имеющих отношение к данному спору. Как правило, им пользуются в тех случаях, когда все коллизионные нормы, имеющие связь с кон-

---

разногласие или требование, вытекающие из настоящего контракта или связанные с ним или касающиеся его нарушения, прекращения или недействительности, подлежат окончательному разрешению арбитражем».

[1137] http://www.mirprava.ru/default.asp?wci=Magazine&clause_no=1240&tmpl=clause_doc.

[1138] Этот метод нашел свое закрепление в Европейской конвенции о МКА 1961 г. (Статья VII, ч. 1), Арбитражном регламенте ЮНСИТРАЛ (Статья 33, ч. 1), Регламенте МКАС при ТПП РФ (параграф 13, п. 1) и некоторых других документах.

трактом, фактически указывают на применение одного материального права. Избрание арбитрами применимых правовых норм «напрямую», без обращения к каким-либо коллизионным нормам, практически не закрепляет каких-либо условий для выбора применимого права арбитрами. Такая возможность закреплена в законах целого ряда стран [1139] и вытекает из регламентов некоторых международных Арбитражей[1140].

Вопрос о применении третейскими судами иностранного права довольно сложен. В одних иностранных государствах применение иностранного права рассматривается как «вопрос права»[1141], в других – как «вопрос факта»[1142]. В первом случае это, в частности, означает, что:

обязанность уяснения иностранного права относится к функции суда;

суд вправе по своему усмотрению определить способы уяснения содержания иностранного права;

суд может привлечь для этой цели стороны, выяснив их позиции, но в большинстве случаев сам суд проводит необходимые исследования для уяснения содержания и смысла применимых норм иностранного права.

Во втором случае основным способом уяснения содержания иностранного права является доказательство его смысла и содержания в форме письменного заключения[1143] иностранного юриста, хотя стороны могут просить суд провести и собственные расследования.

По общему правилу, стороны свободны как сами определить правила арбитражной процедуры, так и выбрать любое право, которое будет применимо к порядку формирования и деятельности арбитража, в том числе это может быть право иное, чем право места проведения арбитража, что, собственно, и есть выражение основного принципа международного частного права – принципа автономии воли сторон. Вместе с тем, если стороны избрали в качестве применимого права к арбитражу право страны иной, чем места проведения арбитража, арбитры могут столкнуться с достаточно сложной проблемой коллизии императивных правовых норм страны места арбитража и избранными сторонами правилами и процедурами.

В институционных арбитражах арбитры обязаны придерживаться регламентов, которые, как правило, составлены настолько гибко, чтобы оставить достаточно большое поле для усмотрения как арбитрам, так и сторонам. Что касается арбитражей ad hoc здесь процедурные вопросы чаще всего определяются самими арбитрами, однако, в некоторых случаях делается ссылка на регламент какого-либо институционного арбитража или в качестве правил, применимых к порядку проведения арбитражного разбирательства применяется процедура ЮНСИТРАЛ[1144].

[1139] Например, в Арбитражном законе Нидерландов 1986 г. (Статья 1054 (2), Гражданском процессуальном кодексе 1981 г. Франции (Статья 1496), Законе об арбитраже Португалии 1986 г. (Статья 33 (2), Торговом кодексе Мексики (Статья 1445 с изменениями на 22.07.1993 г.) и некоторых других.

[1140] Например, Арбитражный центр ВОИС (Статья 57), Лондонский Международный арбитражный суд (Статья 13 (1) (а), Нидерландский арбитражный институт (Статья 46) и др.

[1141] К таким странам, например, относятся: Германия, Австрия, Нидерланды, Португалия, Швеция, Дания, Норвегия, США и Италия.

[1142] К таким странам, например, относятся Франция, Англия, Испания.

[1143] В Англии и Испании обычным способом такого доказательства являются как письменные заключения экспертов, так и их заключения в устной форме перед судом.

[1144] В этом случае при возникновении трудностей в формировании состава арбитров (например, неназначение арбитра одной из сторон и т.д.) сторона может обратиться к Генеральному секре-

Арбитражное разбирательство может проходить в форме слушаний или ограничиваться рассмотрением документов. Последняя форма весьма эффективна с точки зрения минимизации расходов и времени рассмотрения дела, однако отказ от устного разбирательства может повлечь неполноту установления всех обстоятельств по делу. В случае если арбитры воспользовались данной формой по своему усмотрению, некоторые национальные законодательные акты допускают право сторон требовать устного разбирательства [1145].

Существенное значение имеет порядок ведения слушаний и роль (объем полномочий) арбитра (председателя) в ходе арбитражного рассмотрения. Может ли он задавать вопросы участникам процесса, отклонять вопросы сторон, требовать представления документов и доказательств и т.д, или же он должен ограничиться пассивным надзором за ходом процесса и принятием решения.

Число арбитров, процедура их назначения, национальность и квалификационные требования, как правило, указываются в текстах регламентов институционных арбитражей. В случае арбитража ad hoc национальные законы предусматривают различные методы формирования состава арбитражного суда[1146]. Что касается числа арбитров, то национальные законы ограничивают их количество, избирая различные критерии. Так, в Бельгии, Германии, Нидерландах число арбитров должно быть нечетным. Если стороны договорились о четном числе арбитров, арбитры должны избрать дополнительного арбитра, который будет председательствующим.

В отношении национальности[1147] арбитров арбитражные регламенты не содержат однозначных оговорок. Наиболее часто встречается ситуация, когда стороны оговаривают, что председательствующий арбитр должен принадлежать к нейтральному государству (принимая во внимание национальность сторон). Это приемлемая практика, хотя и не всегда эффективная, поскольку многие институционные арбитражи указывают на предпочтительность назначения председательствующим арбитра, который принадлежит к стране места проведения арбитража[1148].

Вопрос квалификации арбитра большинством из известных регламентов не формализован. Вряд ли вообще уместным следует признать наличие каких-либо особых требований в отношении квалификации арбитров. Главное, что должно характеризовать арбитра, – его независимость и беспристрастность. Если стороны желают, они могут обусловить необходимость юридического образования или технических знаний в определенной области (если в этом заключается специфика споров по определенному контракту).

Кроме некоторых уже рассмотренных выше черт национальных арбитражных регламентов, общим, что их объединяет, следует признать то обстоятельство, что основная цель рассмотрения спора сторон в том или ином арбитраже – достижение компромисса и справедливого, с точки зрения спорящих, вердикта. Исходя из этого, роль

тарю Постоянного третейского суда (Гаага) с просьбой определить организацию, которая будет уполномочена провести назначение.

[1145] См., например, положения Статьи 1039 Арбитражного закона Нидерландов 1986 г. или Статьи 182 Закона о международном праве Швейцарии 1987 г.

[1146] Например, в Нидерландах, в соответствии со Статьей 1027 Арбитражного закона 1986 г. если стороны не оговорили порядок назначения арбитров, арбитры должны назначаться консенсусом сторон. В Статье 11 (части 3) закона РФ о Международном Коммерческом арбитраже определяется иной порядок, по которому каждая из сторон назначает своего арбитра, а избранные арбитры назначают третьего арбитра.

[1147] Имеется в виду гражданство или подданство конкретного государства.

[1148] http://www.mirprava.ru/.

арбитра воспринимается значительно шире, нежели обязанности судьи принять должное решение в ходе рассмотрения дела. Арбитр, скорее, дружеский посредник, который вправе отступить от каких-либо норм права или вовсе не применять их, принимая решения, руководствуясь здравым смыслом, практикой, обычаями и соображениями справедливости[1149].

В арбитражные расходы помимо арбитражного сбора входят расходы сторон по делу, в том числе и на оплату юридических услуг. В целом стороны могут договориться о том, что каждая из сторон несет собственные расходы. Согласно арбитражным регламентам и национальным законам, если стороны не оговорили порядок распределения расходов, то решение об этом будет принято составом арбитражного суда. Как правило, в этих случаях расходы будут возложены на проигравшую сторону[1150].

Результатом арбитражного рассмотрения конкретного спора является решение, которое обязательно и окончательно для сторон, которые должны исполнить его добровольно. Считается, что около 90% арбитражных решений именно так и исполняются[1151]. Вместе с тем, проблема исполнения решений арбитражных судов продолжает оставаться одной из существенных проблем международного коммерческого оборота.

Согласно Типовому закону о МКА и национальным законодательным актам, арбитражное решение может быть отменено судом страны, где состоялось арбитражное разбирательство, что, по сути, является единственным средством оспаривания арбитражного решения. Основания для отмены и сроки, в течение которых арбитражное решение может быть оспорено, различаются. Если арбитражное решение отменено по основаниям, иным чем недействительность арбитражного соглашения, то стороны могут опять передать свой спор в арбитраж. Согласно положениям Статьи V (е) Нью-Йоркской конвенции 1958 г., арбитражному решению, которое было отменено, может быть отказано судом в принудительном исполнении.

Вместе с тем, законодательство ряда стран предусматривает право сторон исключить возможность оспаривания арбитражного решения, для чего стороны должны четко и недвусмысленно оговорить это в арбитражном соглашении[1152]. Из этого следует, что стороны должны принять во внимание при выборе места арбитража тот факт, что, несмотря на определенную унификацию национальных законодательств в связи с принятием арбитражных законов, основанных на Типовом законе ЮНСИТРАЛ, основания к

[1149] Признание данного обстоятельства можно найти в части 3 Статьи 28 типового закона о Международном коммерческом арбитраже или в статье VII (2) Европейской конвенции 1961 г.

[1150] Однако, такое положение действует не во всех странах, например, в соответствии со Статьей 60 английского закона 1996 г. об арбитраже соглашение сторон, заключенное до возникновения спора, о том, что все или часть расходов будут нестись одной из сторон, независимо от результата арбитражного разбирательства, является недействительным.

[1151] Berger K. P. International Commercial Arbitration. Kluwer, 1994. P. 726.

[1152] См., например, Статью 192 Закона о МЧП Швейцарии 1987 г.; согласно которой право заключить соглашение об исключении обжалования арбитражного решения принадлежит только сторонам, ни одна из которых не имеет домицилия, местонахождения или коммерческого предприятия на территории Швейцарии. Статья 1717 (ч. 4) Процессуального кодекса Бельгии закрепляет, что Бельгийский суд примет ходатайство об отмене арбитражного решения только если хотя бы одна из сторон имеет свой домицилий, местожительство или место учреждения коммерческого предприятия или филиала на территории Бельгии. Английский закон об арбитраже 1996 г. также предусматривает возможность исключить компетенцию английского суда на рассмотрение ходатайства об отмене или пересмотре арбитражного решения по основаниям неправильного применения английского права, путем заключения соглашения об этом сторонами. Вынесение немотивированного решения является также основанием для исключения процедуры отмены арбитражного решения в Германии.

отмене судом арбитражных решений могут отличаться, и право конкретной страны может предусматривать проигравшей стороне более благоприятные условия для успешного ходатайства об отмене, чем это допускается Европейской конвенцией или Типовым законом о МАК.

Арбитражное законодательство России

За исключением некоторых нормативных актов[1153], законодательство Советского Союза практически не рассматривало вопросы международного коммерческого арбитража. Вместе с тем, Советский Союз являлся участником целого ряда международных договоров, как многосторонних, так и двусторонних, регламентировавших международно-правовое регулирование арбитража [1154]. Кроме того, с некоторыми странами вопросы о приведении в исполнение иностранных арбитражных решений включались в двусторонние торговые соглашения [1155].

После прекращения существования СССР в России было принято Временное положение о третейском суде для разрешения экономических споров, которое было утверждено постановлением Верховного Совета РФ от 24 июня 1992 г. В данном Положении, в частности, предусматривалось право создавать третейские суды для разрешения внутренних и международных споров при торговых палатах, ассоциациях, биржах и иных организациях. Тем самым, был положен конец монополии на разрешение международных коммерческих споров, которая принадлежала только двум арбитражным судам (теперь это МКАС и МАК при ТПП РФ). Законом РФ от 7 июля 1993 г. «О международном коммерческом арбитраже» были утверждены новые Положения о МКАС и МАК при ТПП РФ. Сам Закон составлен на основе типового закона ЮНСИТРАЛ 1985 г. с участием Российской Федерации было заключено многостороннее региональное Соглашение о порядке разрешения споров, связанных с осуществлением хозяйственной деятельности (Киевское соглашение 1992 г. в рамках СНГ)

Анализ этих нормативных актов позволяет утверждать, что в основном Россия следует мировым стандартам по регулированию международного коммерческого арбитража как в форме принятия современных законодательных актов, так и посредством участия в глобальных и региональных международных договорах. Вместе с тем, следует отметить, что некоторые законодательные нормы и положения ряда международных договоров с участием РФ вошли в ряде случаев в противоречие с требованиями эффективного обеспечения международного товарооборота.

Так, например, наименование государственных и третейских судов одним и тем же термином «арбитражный суд», как это имеет место в РФ, вряд ли допустимо, поскольку вызывает путаницу и непонимание спорящих сторон в вопросе о том, в какой

[1153] Например, Указов Президиума Верховного Совета СССР: от 21 июня 1988 г. «О признании и исполнении в СССР решений иностранных судов и арбитражей»; от 9 октября 1980 г., которым было утверждено Положение о Морской арбитражной комиссии (МАК) и от 14 декабря 1987 г., которым было утверждено Положение об Арбитражном суде при Торгово-промышленной палате СССР (теперь Международная комиссия Арбитражного суда при Торгово-промышленной палате РФ – МКАС при ТПП РФ).

[1154] Гаагских конвенций 1899 и 1907 гг., Нью-йоркской конвенции 1958 г., Женевской конвенция 1961 г., Московской конвенции 1972 г. (в рамках СЭВ).

[1155] Например: Общие условия поставок товаров (ОУП) СЭВ 1968, 1988 гг. (гл. XIV «Арбитраж»), ОУП СССР–КНР 1990 г. (гл. XIII «Арбитраж») и ОУП СССР–КНДР 1981 г. (гл. XVII «Арбитраж»); Соглашение между СССР и Швецией в форме обмена письмами от 7 апреля *1976 г. относительно признания и исполнения арбитражных решений и о порядке составления* списка суперарбитров и кандидатов в суперарбитры. Эта договоренность была подтверждена Межправительственным протоколом Российской Федерации и Швеции от 29 сентября 1993 г.

суд им обращаться при наличии арбитражной оговорки в контракте. С точки зрения сложившейся международной практики, арбитражный суд (англ. – Arbitration Court) означает только третейский суд и ни в коем случае не «государственный арбитражный суд», коим он является в России [1156].

Во-вторых, положения закона 1993 г. создают явно привилегированное положение МКАС и МАК при ТПП РФ, по сравнению с другими арбитражными судами Российской Федерации, наделяя их практически монопольным правом рассмотрения международных коммерческих споров.

11.3. Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ [1157]

Инициатива по унификации права международной торговли принадлежит Венгрии, настоявшей на включении в повестку дня 20-й сессии Генеральной Ассамблеи (1965 г.) пункта, озаглавленного «Рассмотрение мер, которые должны быть приняты в целях прогрессивного развития в области частного международного права, особенно с целью содействия международной торговле». Секретариатом ООН на основании проведенного исследования [1158] был подготовлен предварительный обзор по вопросу об унификации права международной торговли и разработаны методы, с помощью которых можно было бы достичь унификации в области права международной торговли. В докладе содержалось предложение о создании Генеральной Ассамблеей нового органа ООН в целях систематизации и ускорения процесса согласования и унификации права международной торговли, а также устранение характерных для этого процесса недостатков. Генеральная Ассамблея учредила ЮНСИТРАЛ в 1966 г. [1159].

С целью унификации правил и процедур разрешения международных коммерческих споров в апреле 1976 г. был разработан и принят Арбитражный регламент Комиссии ООН по праву международной торговли (далее – регламент ЮНСИТРАЛ) [1160].

ЮНСИТРАЛ осуществляет унификацию права в областях, имеющих непосредственное отношение к использованию морских пространств, в частности, в области сделок международной купли-продажи товаров, международной перевозки грузов, государственных закупок, международных расчетов, электронной торговли, трансграничной несостоятельности и международного коммерческого арбитража.

[1156] По-видимому, более приемлемым термином можно считать «хозяйственные суды», как это имеет место в законодательствах иностранных государств, в том числе и стран СНГ. Например, термин «хозяйственный суд» содержится в Киевском соглашении 1992 г. в рамках СНГ.

[1157] ЮНСИТРАЛ (англ. – United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL).

[1158] Исследования, положенные в основу доклада, были проведены профессором Лондонского колледжа Кливом Шмиттгоффом.

[1159] На основании резолюции Генеральной Ассамблеи 2205 (XXI) от 17 декабря 1966 г.

[1160] Вопрос об арбитраже в международной торговле был включен в программу работы 1-й сессии Комиссии ООН по праву международной торговли в феврале 1968 г. В 1973 г. Комиссия на своей 6-й сессии приняла решение о подготовке Проекта арбитражного регламента для факультативного использования его в специальном (т.е. ad hoc) арбитраже, связанном с международной торговлей. На базе нового проекта, обсужденного на 9-й сессии, Комиссия 28 апреля 1976 г. единогласно приняла Арбитражный регламент ЮНСИТРАЛ. Резолюцией 31/98 от 15 декабря 1976 г. Генеральная Ассамблея ООН, отметив принятие этого Регламента Комиссией, рекомендовала использовать его при урегулировании споров, возникающих в контексте международных торговых отношений, в частности путем ссылок на Арбитражный регламент в коммерческих контрактах.

Регламент, по сути, содержит почти полный свод процессуальных норм и правил, которые по соглашению сторон могут применяться к арбитражному процессу, возникающему из их коммерческих взаимоотношений. Этот документ, нашедший довольно широкое применение в международной практике в последние годы, используется как при арбитраже ad hoc, так и в институционном (постоянно действующем) арбитраже.

В соответствии с вводными положениями Регламента, если стороны в договоре согласились в письменной форме о том, что споры, относящиеся к этому договору, будут передаваться на рассмотрение в арбитраж согласно Арбитражному регламенту ЮНСИТРАЛ, такие споры подлежат разрешению в соответствии с упомянутым Регламентом с такими изменениями, о которых стороны могут договориться в письменной форме.

Арбитражная процедура. Обязанность уведомления об арбитраже лежит на истце. Под уведомлением понимается любое извещение, сообщение или предложение, которое считается полученным ответчиком, если оно вручено адресату или доставлено в обычное местожительство, в местонахождение его коммерческого предприятия или по почтовому адресу адресата либо если таковые не могут быть установлены путем наведения справок – в последнее известное местожительство или местонахождение коммерческого предприятия ответчика.

Арбитражный суд вправе вынести решение в отношении заявлений об отводе его по неподсудности[1161], включая отводы, основанные на отсутствии или недействительности арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения, и с этой целью Арбитражный суд компетентен устанавливать наличие или действительность договора, частью которого является арбитражная оговорка (Статья 21). Арбитражная оговорка, являющаяся частью договора и предусматривающая арбитражное разбирательство в соответствии с настоящим Регламентом, должна рассматриваться как соглашение, не зависящее от других условий этого договора[1162].

Сроки для представления арбитражному суду письменных заявлений (включая исковое заявление и возражения по иску) не должны превышать 45 дней, хотя этот срок может быть продлен судом, если он найдет это оправданным.

Арбитражное разбирательство считается начатым в день получения ответчиком уведомления об арбитраже[1163]. Уведомление об арбитраже должно включать: требование о передаче спора на арбитражное разбирательство, наименование и адреса сторон, ссылку на соответствующую арбитражную оговорку или отдельное арбитражное соглашение, ссылку на договор, из которого или в отношении которого возникает спор, изложение в общей форме характера спора и определение, в соответствующем случае, размера спорной суммы, содержание исковых требований, предложения относительно числа арбитров (т.е. один или трое), если число не было ранее согласовано сторонами[1164].

[1161] Отвод арбитражного суда по неподсудности должен быть заявлен не позднее представления возражений по иску или в отношении встречного иска - возражений по встречному иску.

[1162] Типовая арбитражная оговорка предусматривает, что любой спор, разногласие или требование, возникающие из конкретного договора или касающиеся его либо его нарушения, прекращения или недействительности, подлежат разрешению в арбитраже в соответствии с действующим Арбитражным регламентом ЮНСИТРАЛ. Кроме того, Стороны могут пожелать добавить к этому компетентный орган (название учреждения или имя лица), число арбитров (один или три), место арбитража (город или страна), язык (языки) арбитражного разбирательства.

[1163] Уведомление считается полученным в день такого вручения или доставки.

[1164] Уведомление об арбитраже может включать также предложения о назначении единоличного арбитра или компетентного органа, уведомление о назначении арбитра и исковое заявление.

В случае, когда должен быть назначен единоличный арбитр, любая из сторон может предложить другой: кандидатуры одного или нескольких лиц, одно из которых могло бы выступать в качестве единоличного арбитра; и если стороны ранее не договорились о компетентном органе – наименования одного или нескольких учреждений либо одно из которых могло бы выступать в качестве компетентного органа[1165].

Любому арбитру может быть заявлен отвод, если имеются обстоятельства, вызывающие оправданные сомнения в его беспристрастности или независимости.

Сторона может заявить отвод назначенному ею арбитру только по основанию, которое стало известно ей после такого назначения.

Арбитражный суд может вести арбитражное разбирательство надлежащим образом при условии равного отношения к сторонам и предоставления каждой из них на любой стадии процесса всех возможностей для изложения своей позиции.

Если какая-либо из сторон на любой стадии процесса заявит соответствующую просьбу, арбитражный суд проводит заседание для заслушивания показаний свидетелей, включая свидетелей-экспертов, или устных прений. При отсутствии такой просьбы арбитражный суд принимает решение о том, проводить ли такие слушания или осуществлять разбирательство на основании документов и других материалов. Если стороны не договорились о месте проведения арбитражного разбирательства, такое место определяется арбитражным судом с учетом обстоятельств арбитражного разбирательства. Арбитражный суд может определить место проведения арбитражного разбирательства в пределах страны или города, о которых договорились стороны. Он может осматривать товары или имущество, документы, заслушивать свидетелей и проводить заседания для консультаций между арбитрами в любом месте, которое он считает надлежащим с учетом обстоятельств арбитражного разбирательства.

Первое, что делает арбитражный суд после назначения суда, – незамедлительно решает вопрос о языке или языках, которые должны использоваться при рассмотрении дела в арбитражном процессе. Это решение относится к исковому заявлению, возражениям ответчика по иску и к любым другим письменным заявлениям и, в случае проведения устного разбирательства, к языку или языкам, которые должны использоваться в ходе такого разбирательства.

Исковое заявление, направляемое ответчику и каждому из арбитров, должно включать: наименования и адреса сторон; изложение обстоятельств, подтверждающих исковые требования; спорные вопросы и содержание исковых требований. К заявлению прикладывается копия договора (арбитражного соглашения, если оно не содержится в договоре), а также все документы, которые истец считает относящимися к делу.

Ответчик направляет в суд возражения по иску, которые должны содержать ответы по существу искового заявления

В ходе арбитражного разбирательства любая сторона может изменить или дополнить свои исковые требования или возражения, если только арбитражный суд не признает нецелесообразным разрешить такое изменение с учетом допущенной задержки или ущерба для интересов другой стороны или любых иных обстоятельств.

[1165] Если в течение 30 дней после получения одной из сторон предложения, сделанного в соответствии с п. 1, стороны не пришли к соглашению о выборе единоличного арбитра, единоличный арбитр назначается компетентным органом, согласованным сторонами. Если компетентный орган не согласован сторонами либо ли согласованный ими компетентный орган отказывается действовать или не назначает арбитра в течение 60 дней после получения просьбы об этом от одной из сторон, любая сторона может просить Генерального секретаря Постоянного третейского суда Гааге назначить компетентный орган.

Исковое требование не может быть изменено таким образом, чтобы в результате изменения оно оказалось выходящим за пределы арбитражной оговорки или отдельного арбитражного соглашения. Каждая сторона обязана доказать те обстоятельства, на которые она ссылается в обоснование своих требований или возражений. Арбитражный суд может, если считает это целесообразным, затребовать от любой из сторон представления каждому из арбитров и другой стороне в течение срока, устанавливаемого судом, резюме документов и других доказательств, которые эта сторона намерена представить в подтверждение обстоятельств, составляющих предмет спора и изложенных в ее исковом заявлении или в возражениях по иску. В любой момент в ходе разбирательства арбитражный суд может затребовать от сторон представления документов, вещественных или иных доказательств в срок, устанавливаемый судом (Статья 24).

Регламент ЮНСИТРАЛ не исключает проведение устного разбирательства, для чего арбитражный суд должен направить сторонам заблаговременные уведомления о дате, часе, месте такого разбирательства, а имена и адреса свидетелей должны быть сообщены суду по меньшей мере за 16 дней до начала слушаний. Как правило, такие слушания проходят при закрытых дверях, при этом другие свидетели также удаляются из зала заседаний.

Арбитражный суд вправе назначить одного или нескольких экспертов, с тем, чтобы они в письменном виде представили ему доклад по конкретным вопросам, указанным судом, а также принимать (по просьбе любой из сторон) любые обеспечительные меры, которые он сочтет необходимыми, в отношении предмета спора, включая меры по сохранению товара, являющегося предметом спора, как например, распоряжение о передаче их на хранение третьей стороне или о продаже товаров, являющихся скоропортящимися.

Арбитражное решение (постановление) может быть окончательным, промежуточным, предварительным или частичным (Статья 32). Оно излагается в письменной форме, подписывается арбитрами[1166] с указанием даты и места его вынесения, может не содержать мотивы, на которых оно основано (если стороны с этим согласились) и является окончательным и обязательным для сторон [1167].

Арбитражное решение при наличии трех арбитров принимается большинством арбитров. В отношении процессуальных вопросов при отсутствии большинства или в случае, когда арбитражный суд уполномочил на то арбитра-председателя, последний может принимать решения самостоятельно, однако это решение может быть пересмотрено арбитражным судом.

Составной частью решения может являться его толкование, если одна из сторон попросит арбитражный суд дать такое толкование. Такое толкование дается в письменной форме в течение 45 дней после получения соответствующей просьбы. Кроме того, каждая из сторон вправе просить арбитражный суд исправить любую допущенную в решении ошибку в расчетах, описку или опечатку, либо любую иную ошибку аналогичного характера или просить арбитражный суд вынести дополнительное решение [1168]

[1166] Если при наличии трех арбитров один из них не подписывает арбитражное решение, в решении должна быть указана причина отсутствия его подписи.

[1167] Если арбитражное законодательство страны, где вынесено арбитражное решение, требует его регистрации или сдачи на хранение арбитражным судом, суд должен выполнить такое требование в течение срока, предусмотренного этим законодательством.

[1168] В течение 30 дней после получения решения.

в отношении требований, которые предъявлялись в ходе арбитражного разбирательства, однако были опущены в решении[1169].

Суд может принять решение (вынести постановление) о прекращении разбирательства, если стороны достигают соглашения об его урегулировании (мировое соглашение). Арбитражный суд не обязан излагать мотивы такого решения. Также, если до вынесения арбитражного решения продолжение арбитражного разбирательства становится ненужным или невозможным по какой-либо другой причине, и ни одна из сторон не заявляет обоснованных возражений, арбитражный суд может вынести постановление прекращении разбирательства.

Суммы арбитражных издержек включают в себя только гонорары каждого из членов арбитражного суда в отдельности, устанавливаемые самим судом[1170]; путевые и другие расходы, понесенные арбитрами; оплату услуг экспертов и другой помощи, запрошенной арбитрами; путевые и другие расходы свидетелей в той мере, в какой они одобрены арбитражным судом; расходы на юридическое представительство и помощь выигравшей дело стороны, если о таких расходах было заявлено в ходе арбитражного разбирательства, и только в той мере, в какой арбитражный суд признает сумму таких расходов разумной; гонорары и расходы компетентного органа, а также расходы Генерального секретаря постоянного третейского суда в Гааге (Статья 38).

Арбитражный суд после его сформирования может потребовать от каждой из сторон внести равную сумму в качестве аванса на покрытие своих издержек (Статья 40). Если требуемый аванс не будет полностью уплачен в течение 30 дней после получения просьбы об этом, арбитражный суд уведомляет об этом стороны, с тем чтобы одна или другая из них могла произвести требуемый платеж. Если этот платеж не будет произведен, арбитражный суд может вынести постановление о приостановлении или прекращении арбитражного разбирательства.

Как правило, арбитражные издержки должны оплачиваться проигравшей дело стороной. Однако арбитражный суд может распределить такие издержки между сторонами, если он считает это разумным с учетом обстоятельств дела. В случае если арбитражный суд выносит постановление о прекращении арбитражного разбирательства или арбитражное решение на согласованных условиях, он определяет в своем постановлении или решении, как распределяются арбитражные издержки.

После вынесения решения арбитражный суд представляет сторонам отчет о полученных суммах и возвращает им все неизрасходованные остатки.

С целью дальнейшей унификации правил и процедур, принимаемых государствами для рассмотрения международных коммерческих споров, в 1985 г. был принят Типовой закон ЮНСИТРАЛ о международном коммерческом арбитраже. Этот документ предназначен для оказания содействия странам, осуществляющим реформу или модернизацию своего законодательства, регулирующего арбитражную процедуру. Предполагалось, что ориентируясь на положения Типового закона, таким государствам легче будет учесть в своем законодательстве особенности и потребности международного коммерческого арбитража[1171]. Генеральная Ассамблея рекомендовала всем

[1169] Если арбитражный суд считает просьбу о дополнительном решении оправданной и находит, что упущение может быть исправлено без проведения нового слушания и без представления новых доказательств, то в течение 60 дней после получения такой просьбы арбитражный суд дополняет свое решение.

[1170] Размер гонорара арбитражного суда должен быть разумным, с учетом спорной суммы, сложности предмета спора, времени, затраченного арбитрами, и любых других относящихся к делу обстоятельств.

[1171] Выше уже упоминались страны, воспользовавшие положения Типового закона с целью корректуры своего национального законодательства. Заметим, что закон Российской Федерации от

государствам должным образом учитывать этот типовой закон ввиду желательности единообразия права, касающегося арбитражных процедур, а также конкретных потребностей практики международного коммерческого арбитража.

Чтобы предоставить контрагентам по международным сделкам возможность разрешить возникший конфликт в до арбитражном порядке, с 1978 г. одной из приоритетных тем программы работы Комиссии ООН по праву международной торговли была работа над согласительной процедурой при решении международных торговых споров. На основе проектов текстов и комментариев, подготовленных секретариатом, Комиссия доработала и утвердила в 1980 г. Согласительный регламент ЮНСИТРАЛ. Генеральная ассамблея рекомендовала использовать этот регламент в тех случаях, когда спор возникает в связи с международными коммерческими отношениями, и стороны пытаются полюбовно решить этот спор путем согласительной процедуры[1172].

Примирительный регламент ЮНСИТРАЛ[1173] содержит двадцать статей и охватывает вопросы от применения регламента, начала согласительной процедуры, числа, назначения, роли посредников, обеспечения конфиденциальности, издержек и допустимости доказательств в других разбирательствах.

Он применяется для согласительного урегулирования споров, возникающих из договорных или иных правоотношений либо в связи с ними, в тех случаях, когда стороны, стремясь к мирному урегулированию их спора, договорились о применении Согласительного регламента [Статья 2(1)]. В случае, когда какое-либо из правил Регламента противоречит норме закона, от которой стороны не вправе отступать, применяется эта норма закона.

Согласительная процедура предваряется направлением письменного предложения об обращении к такой процедуре с кратким изложением существа спора. Согласительная процедура начинается в тот момент, когда другая сторона (как правило, в письменной форме) принимает предложение об обращении к такой процедуре. Если другая сторона отклоняет предложение или если сторона, проявляющая инициативу в отношении согласительной процедуры, не получает ответа в течение 30 дней после направления такого предложения (или в течение иного срока, указанного в предложении), то предложение может рассматривать как отклоненное.

Согласительная процедура осуществляется посредниками, число которых может быть до трех. При назначении более чем одного посредника посредники должны по общему правилу действовать совместно. Стороны либо сами выбирают посредников[1174], либо могут договориться о том, что их назначение осуществляет учреждение или уполномоченное лицо.

---

7 июля 1993 г. № 5338-I «О международном коммерческом арбитраже» также был принят на основе Типового закона ЮНСИТРАЛ.

[1172] Типовая оговорка о согласительной процедуре может иметь следующее содержание: «если в случае спора, возникающего из настоящего договора или в связи с ним, стороны пожелают попытаться урегулировать этот спор миром посредством согласительной процедуры, такая процедура будет осуществляться в соответствии с действующим в настоящее время Согласительным регламентом ЮНСИТРАЛ».

[1173] Принят в соответствии с Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 35/52 от 4 декабря 1980 г.

[1174] При согласительной процедуре с участием одного посредника стороны стремятся к достижению соглашения о кандидатуре единоличного посредника; при согласительной процедуре с участием двух посредников каждая сторона назначает по одному посреднику, а при согласительной процедуре с участием трех посредников каждая сторона назначает по одному посреднику и достигают соглашения о кандидатуре третьего.

После назначения посредник предлагает каждой из сторон представить ему краткое письменное заявление с изложением в общей форме характера спора и спорных вопросов [1175]. На любой стадии согласительной процедуры посредник может предложить любой из сторон представить ему такую дополнительную информацию, которую он считает полезной.

Роль посредника определена в Статье 7 Согласительного регламента. Она заключается в следующем:

1) независимо и беспристрастно оказывать сторонам помощь в их стремлении достичь мирного урегулирования их спора, руководствуясь при этом принципами объективности, непредвзятости и справедливости, учитывая, среди прочего, права и обязанности сторон, соответствующие торговые обычаи и связанные с данным спором обстоятельства, включая сложившуюся между сторонами деловую практику;

2) вести согласительную процедуру таким образом, каким он считает надлежащим, учитывая обстоятельства дела, пожелания сторон, включая просьбу стороны о том, чтобы он заслушал устные заявления и необходимость скорейшего урегулирования спора;

3) на любой стадии согласительной процедуры вносить предложения об урегулировании спора.

Обязанность сторон спора заключается в необходимости добросовестного сотрудничества с посредником и, в частности, в стремлении к удовлетворению просьб посредника о предоставлении ему письменных материалов, доказательств и о присутствии на встречах с ним.

Когда, по мнению посредника, имеются элементы урегулирования спора, которые были бы приемлемы для сторон, посредник формулирует условия возможного урегулирования и представляет их сторонам на рассмотрение.

Если стороны достигли согласия об урегулировании спора, они составляют мировое соглашение в письменной форме и подписывают его.

Согласительная процедура прекращается:

а) подписанием сторонами мирового соглашения – в день его подписания; или

б) письменным заявлением посредника после консультации со сторонами о том, что дальнейшие усилия в рамках согласительной процедуры более себя не оправдывают, – в день такого появления; или

в) письменным заявлением сторон, адресованным посреднику, о том, что согласительная процедура прекращается, – в день такого заявления; или

г) письменным заявлением одной из сторон, направленным другой стороне и посреднику, если таковой назначен, о том, что согласительная процедура прекращается, – в день такого заявления.

После прекращения согласительной процедуры посредник устанавливает сумму издержек и письменно уведомлять стороны. Издержки[1176] оплачиваются сторонами в равной пропорции, если только мировым соглашением не предусмотрено иное. Все другие расходы, понесенные стороной, оплачиваются этой стороной.

[1175] Посредник может предложить каждой из сторон представить ему дополнительное письменное заявление с изложением ее позиции, а также фактов и доводов в поддержку ее позиции, приложив к такому заявлению любые документы и иные доказательства, которые эта сторона считает полезными. Сторона направляет копию своего заявления другой стороне.

[1176] Термин «издержки» включает в себя только гонорар посредника, размер которого должен быть разумным; путевые и другие расходы, понесенные посредником; путевые и другие расходы свидетелей, привлечение которых было предложено посредником с согласия сторон; оплату услуг экспертов, привлечение которых было предложено посредником с согласия сторон.

Чтобы оказать содействие практике международного коммерческого арбитража, Комиссия ООН по праву международной торговли разработала и в 1996 г. приняла Комментарии ЮНСИТРАЛ по организации арбитражного разбирательства. Комментарии представляют собой перечень вопросов по организации арбитражного разбирательства, которые могут быть согласованы сторонами между собой или которые разрешаются арбитрами на разных стадиях арбитражного процесса. Поскольку Комментарии носят диспозитивный характер, они могут использоваться независимо от вида арбитража. Кроме того, помимо разъяснений тех или иных процессуальных тонкостей, в данном документе содержится в качестве отдельного списка краткий перечень процессуальных вопросов, очень удобный для использования на практике. Текст Комментариев, носящих рекомендательный характер, может быть использован как при процедуре ad hoc, так и при институционном арбитраже.

Арбитражный суд Международной торговой палаты (МТП) действует в соответствии с Регламентом 1975 г. (с изменениями и дополнениями, которые вступили в силу с 1 января 1988 г.).

Сторонам, намеревающимся передать свои разногласия на рассмотрение Арбитражного суда МТП, рекомендована следующая оговорка: все споры, возникающие в связи с договором, подлежат окончательному урегулированию согласно арбитражному и согласительному регламентам МТП одним или несколькими арбитрами. Данный регламент открыт как для членов, так и для стран, не являющихся членами МТП, и характеризуется следующими особенностями:

1) до начала арбитражного разбирательства арбитр должен составить акт о полномочиях и по возможности получить подписи сторон под этим документом. Целью составления акта о полномочиях является точное определение перечня спорных вопросов, передаваемых на рассмотрение арбитра;

2) до подписания арбитром арбитражного решения он обязан передать его проект для проверки в арбитражный суд МТП в Париже. Указанный проект подлежит проверке, призванной гарантировать возможность принудительного исполнения решения в той стране, где такое исполнение испрашивается;

3) арбитражные расходы должны обеспечиваться путем залога, вносимого сторонами в равных долях в порядке аванса.

Деятельность **Лондонского международного третейского суда** основывается на Регламенте Лондонского международного третейского суда 1985 г. Основные нормы регламента могли бы быть представлены следующими положениями:

– к договорным обязательствам применяются положения английского права;

– если к рассмотрению дела привлекается не менее трех арбитров, два из них могут быть назначены спорящими сторонами.

Арбитражные сборы осуществляются по специальной шкале, ставки которой признаются весьма умеренными.

Кроме названных, следует упомянуть:

– Регламент по арбитражу Венской Федеральной палаты экономики (Венские правила), принятый в 1991 г.;

– Шведский закон об арбитраже 1999 г. и Правила арбитражного института Стокгольмской торговой палаты, принятые Стокгольмской торговой палатой в 1988 г.;

– Арбитражный регламент Европейской экономической комиссии ООН, принятый в 1966 г.;

Правила Международного торгового арбитража;

Принципы примирения Экономической комиссии ООН для Азии и Дальнего Востока и ряд других регламентов и правил.

11.4. Международный Трибунал ООН по морскому праву

Международной Трибунал ООН по морскому праву (далее – Трибунал) – судебное учреждение, созданное в соответствии с положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Штаб-квартира Трибунала находится «в вольном ганзейском городе Гамбурге», где 1 октября 1996 г. и была открыта его первая сессия [1177].

Трибунал призван разрешать споры между государствами, возникающие по поводу применения Конвенции по морскому праву и ее толкования и иным вопросам, включая споры, касающиеся какого-либо иного международного соглашения, связанного с Конвенцией.

Статут Трибунала установлен положениями как основного текста, так и специальным Приложением VI к КМП-82. Кроме того, работа Трибунала основывается и на процедурных документах, среди которых: Правила Трибунала (англ. – the Rules of the Tribunal), Резолюции по осуществлению внутренней практики (англ. – the Resolution on the Internal Judicial Practice of the Tribunal) и Руководство по подготовке и представлению материалов к рассмотрению Трибуналом (англ. – the Guidelines concerning the Preparation and Presentation of Cases before the Tribunal).

В составе Трибунала не может быть двух граждан одного и того же государства[1178]. В составе Трибунала должно быть не более трех членов от каждой географической группы, установленной Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций.

Члены Трибунала избираются тайным голосованием. Первые выборы проводились на совещании государств-участников, созванном Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций, а вторые – в соответствии с процедурой, согласованной государствами-участниками. Кворум составляет две трети числа государств-участников. Избранными в Трибунал считаются кандидаты, получившие наибольшее число голосов, но не менее двух третей голосов присутствующих и участвующих в голосовании государств-участников при условии, что такое большинство включает большинство государств-участников.

Трибунал состоит из коллегии в составе 21 независимого члена, избранного из числа лиц, пользующихся самой высокой репутацией беспристрастности и справедливости и являющихся признанными авторитетами в области морского права. Трибунал возглавляет Председатель, избираемый на 3 года. Члены Трибунала избираются на 9 лет и могут быть переизбраны с тем, что срок полномочий 7 членов из числа членов первого состава истекает через 3 года, а срок полномочий еще 7 членов истекает через 6 лет.

В случае отставки члена Трибунала заявление об отставке адресуется его Председателю. Место становится вакантным по получении такого заявления до момента избрания нового члена Трибунала. Первым Президентом Трибунала [1179] в октябре 1996 г. был избран Томас Мэнчан (Thomas A. Mensah), а до октября 2008 г. Президен-

---

[1177] Суд начал проводить свои регулярные заседания с 27 ноября 2000 г.

[1178] Лицо, которое можно рассматривать с точки зрения членства в Трибунале как гражданина более чем одного государства, считается гражданином того государства, в котором оно обычно осуществляет гражданские и политические права.

[1179] От России судьей Трибунала в его первый состав и переизбран во второй авторитетнейший российский ученый в области морского права, Президент Российских Ассоциаций международного права и морского права, доктор юридических наук, профессор А.Л. Колодкин.

том Трибунала был избран Р. Уолфрум. На декабрь 2005 г. членами Трибунала являются 21 судья:

	Имя судьи	Представитель государства	Срок истечения полномочий
Президент	Rudiger Wolfrum	Германия	30 сентября 2008
Вице-президент	Joseph Akl	Ливан	30 сентября 2008
Судьи	Hugo Caminos	Аргентина	30 сентября 2011
	Vicente Marotta Rangel	Бразилия	30 сентября 2008
	Alexander Yankov	Болгария	30 сентября 2011
	Anatoly Kolodkin	Россия	30 сентября 2008
	Choon-Ho Park	Республика Корея	30 сентября 2014
	Paul Bamela Engo	Камерун	30 сентября 2008
	L.Dolliver M. Nelson	Гренада	30 сентября 2014
	P.Chandrasekhara Rao	Индия	30 сентября 2008
	Tullio Treves	Италия	30 сентября 2011
	Tafsir Malick Ndiaye	Сенегал	30 сентября 2011
	José Luis Jesus	Кабо-Верде	30 сентября 2008
	Gungjian Xu	Китай	30 сентября 2011
	Jean-Pierre Cot	Франция	30 сентября 2011
	Anthony Amos Lucky	Тринидад и Тобаго	30 сентября 2011
	Stanislav Pawlak	Польша	30 сентября 2014
	Shunji Yanai	Япония	30 сентября 2014
	Helmut Turk	Австрия	30 сентября 2014
	James Kateka	Танзания	30 сентября 2014
	Albert Hoffmann	ЮАР	30 сентября 2014

Примечание: Во избежание искажения при переводе имена судей указаны на английском языке, как они указаны на официальном сайте Трибунала (http://www.itlos.org/start2_en.html).

Заседание Трибунала признается правомочным при условии участия не менее 11 судей. Члены Трибунала при исполнении ими обязанностей в Трибунале пользуются дипломатическими привилегиями и иммунитетами.

Ни один член Трибунала не может исполнять каких-либо политических или административных обязанностей или активно участвовать или быть материально заинтересованным в каких-либо операциях любого предприятия, занимающегося разведкой или разработкой ресурсов моря или морского дна или другими видами коммерческого использования моря или морского дна, а также выступать в качестве представителя, поверенного или адвоката в каком-либо деле. Члены Трибунала не могут участвовать в решении какого-либо дела, в котором они ранее участвовали в качестве представителя, поверенного или адвоката одной из сторон или в качестве члена национального или международного суда, либо в ином качестве.

Члены трибунала работают за вознаграждение. Состоящее из годового оклада и особой надбавки за каждый день выполнения своих функции, причем оба вида вознаграждения освобождаются от всякого налогообложения.

Компетенция Трибунала. К ведению Трибунала относятся все споры и все заявления, передаваемые ему в соответствии с КМП-82, любые споры, касающиеся толкования или применения ее положений и все вопросы, специально указанные в любом другом соглашении, которое предусматривает компетенцию Трибунала.

Трибунал открыт как для государств-участников, так и для субъектов, не являющихся государствами-участниками, в любом деле, предусмотренном в Части XI КМП-82, или в любом ином деле, переданном на рассмотрение Трибунала в соответствии с

любым другим соглашением, предусматривающим компетенцию Трибунала, на что дали согласие все стороны в этом деле.

Подготовка и представление дел в Трибунале осуществляется на основании Руководства (Guidelines presentation of cases before the tribunal (ITLOS/9, 27 April 2005)), которое определяет порядок представления, форму и сроки представления документов для предварительного производства по конкретному делу.

Производство дел осуществляется в соответствии с Регламентом. Споры передаются на рассмотрение Трибунала в зависимости от обстоятельств либо путем уведомления Секретаря о специальном соглашении, либо путем письменного заявления на его имя. В обоих случаях указываются предмет спора и стороны. Секретарь незамедлительно уведомляет о специальном соглашении или заявлении все заинтересованные стороны, а также все государства-участники.

Слушание проводится публично (если Трибунал не принял иного решения или если стороны не требуют, чтобы публика не была допущена), под руководством Председателя или, если он не может председательствовать, – Заместителя Председателя, а если они оба не могут председательствовать, то председательствует старший из присутствующих судей.

Трибунал также выносит распоряжения относительно ведения дела, определяет, в какой форме и в какие сроки каждая сторона должна изложить свои доводы, и принимает все меры, относящиеся к получению доказательств.

Если одна из сторон не является в Трибунал или не представляет своих доводов, другая сторона может просить Трибунал продолжить разбирательство и вынести решение. Отсутствие стороны или непредставление стороной своих доводов не является препятствием для ведения разбирательства.

Прежде чем вынести решение, Трибунал должен удостовериться не только в том, что ему подсуден данный спор, но также и в том, что иск достаточно обоснован как с фактической, так и с юридической стороны.

Все вопросы решаются большинством голосов присутствующих членов Трибунала. В случае разделения голосов поровну голос Председателя или замещающего его члена Трибунала является решающим.

Трибунал должен вынести мотивированное решение с указанием фамилии членов Трибунала, участвовавших в его принятии, и если оно не единогласно, то любой член Трибунала имеет право представить свое особое мнение. Решение подписывается Председателем и Секретарем. Оно оглашается в открытом заседании после надлежащего уведомления сторон в споре.

Решение Трибунала является окончательным и выполняется всеми сторонами в споре. Решение имеет обязательную силу только для сторон и только в отношении данного спора, и если Трибунал не принял иного решения, каждая сторона покрывает свои собственные издержки.

В компетенцию Трибунал также включено право выносить решения о «незамедлительном освобождении судна и экипажа», если они не освобождаются несмотря на предоставление «разумного залога или иного финансового обеспечения» и если в течение десяти дней со времени задержания не будет достигнуто соглашения между государством флага и прибрежным государством о передаче вопроса об освобождении любому суду или арбитражу [14, Статья 292]. Заявление о незамедлительном освобождении государством флага или от его имени подается в Трибунал, который и выносит указанное решение. Такое решение является окончательным и обязательным. Любое заявление об освобождении судна или его экипажа от задержания должно представляться государством флага или от его имени любым органом или организацией, уполномоченной данным государством. При подаче упомянутого заявления последнее

должно представляться вместе с соответствующим документом, удостоверяющим такие полномочия. Такой документ должен быть выдан самим правительством, министром или руководителем ведомства, но обязательно от имени правительства, т.е. государства флага.

Трибунал в приоритетном порядке рассматривает заявление о незамедлительном освобождении. Трибунал или его президент, если Трибунал в это время не заседает, назначает самую раннюю дату для рассмотрения заявления, но не позднее 10 дней со дня получения заявления. Задерживающее государство, получив решение об освобождении, должно незамедлительно освободить судно и сообщить об этом Трибуналу. Трибунал, давая указание об освобождении, отмечает при этом, что залог или иное финансовое обеспечение является «разумным», как того требует Статья 292 КМП-82.

Положение о незамедлительном освобождении действительно только в отношении государств, являющихся участниками КМП-82, и распространяется на случаи, когда судно арестовано:

– в качестве применения меры взыскания 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 иностранного государства или вследствие каких-либо других нарушений, когда оно находится на стоянке в территориальном море или проходящего через территориальное море после выхода из внутренних вод [14, Статья 28, п. 2 и 3];

– за загрязнение в территориальном море или исключительной (200-мильной) экономической зоне [14, Статья 220, п. 7];

– за нарушение применимых законов и правил или международных норм и стандартов по защите и сохранению морской среды [14, Статья 226, п. 1(б)];

– за нарушения в осуществлении прибрежным государством его суверенных прав на разведку, эксплуатацию, сохранение живых ресурсов и управление ими в исключительной экономической зоне [14, Статья 73, п. 2] [1180].

Если судно добровольно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, обращение в Трибунал с просьбой о «незамедлительном освобождении» возможно также в случае разбирательства, если такое судно совершило сброс за пределами внутренних вод, территориального моря или исключительной экономической зоны в нарушение применимых международных норм и стандартов или в пределах этих морских районов и пространств [14, Статья 218, п. 1 и 4].

В соответствии со «Статутом Международного трибунала по морскому праву» (КМП-82, приложение VI) Трибунал вправе организовать камеру по спорам, касающимся морского дна (Статья 14 Статута) и «специальные камеры» (англ. – special chambers), состоящие из трех или более его избираемых членов, которые Трибунал считает необходимым для разбирательства конкретных категорий споров.

Кроме того, в целях ускоренного разрешения дел Трибунал ежегодно образует камеру в составе пяти его избираемых членов[1181], которая может рассматривать и разрешать споры в порядке упрощенного производства (англ. – chamber of summary procedure) [14, Статья 191].

Споры рассматриваются и разрешаются «специальными камерами», если об этом просят стороны. В этом случае решение, принятое одной из камер, считается вынесен-

[1180] Арестованное судно и его экипаж должны освобождаться незамедлительно после предоставления разумного залога или другого обеспечения.

[1181] Председателем камеры является Президент Трибунала Вице-президент Трибунала является также членом Камеры.

ным самим Трибуналом. На январь 2005 г. действуют следующие специальные камеры:

а) **камера по рыболовству** (англ. – chamber for fisheries disputes) рассматривает дела, имеющие отношение к спорам по сохранению и управлению консервации морскими живыми ресурсами;

б) **камера по морской среде** (англ. – chamber for marine environment disputes) рассматривает вопросы по спорам, связанным с защитой и сохранением морской среды;

в) **камера по специальным вопросам** (англ. – special chamber) рассматривает дела по конкретному спору с согласия сторон [1182].

Камера по спорам, касающимся морского дна (англ. – Seabed disputes chamber) состоит из 11 членов, выбранных большинством избираемых членов Трибунала из их числа (для образования присутствия в камере требуется кворум в семь членов, избранных Трибуналом). При выборе членов камеры должно обеспечиваться представительство основных правовых систем мира и справедливое географическое распределение. Камера обладает компетенцией в следующих категориях споров, касающихся деятельности в Районе:

а) споров между государствами-участниками, касающихся толкования или применения КМП-82;

б) споров между государством-участником и Органом, касающихся:

– действий или упущений Органа или государства-участника, которые, как утверждается, являются нарушением КМП-82, либо принятых в соответствии с ними норм, правил и процедур Органа; или

– действий Органа, которые, как утверждается, превышают его компетенцию или представляют собой злоупотребление полномочиями;

в) споров между сторонами контракта, являющимися государствами-участниками, Органом или Предприятием, государственными предприятиями и физическими или юридическими лицами, касающихся:

– толкования или применения соответствующего контракта или плана работы; или

– действий или упущений стороны контракта, касающихся деятельности в Районе и совершаемых в отношении другой стороны или непосредственно затрагивающих ее законные интересы;

г) споров, касающихся отказа заключить контракт, или правового вопроса, возникающего в ходе переговоров о контракте между Органом и возможным будущим контрактором, за которого поручилось государство;

д) споров между Органом и государством-участником, государственным предприятием или физическим или юридическим лицом, за которое поручилось государство-участник и когда утверждается, что Орган несет ответственность [14, Статья 187].

По запросу Ассамблеи или Совета, Камера по спорам, касающимся морского дна, может давать в срочном порядке консультативные заключения по правовым вопросам, возникающим в сфере их деятельности.

[1182] Например, путем обмена письмами (от 18 и 19 декабря 2000 г., соответственно) Чили и Европейский союз информировали Трибунал, что они достигли согласия и что спор между ними по поводу консервации и сокращения вылова запасов меч-рыбы (англ. – swordfish stocks) в юго-восточной части Тихого океана должен быть передан на рассмотрение специальной камеры Трибунала, состоящей из пяти судей. 20 декабря того же года Трибунал утвердил состав камеры и это было первое дело, рассмотреное Специальной камерой.

Камера по спорам, касающимся морского дна, не обладает компетенцией в отношении осуществления Органом его дискреционных[1183] полномочий в соответствии с КМП-82 и не подменяет дискреционное полномочие Органа своим собственным дискреционным полномочием.

Камера по спорам, касающимся морского дна, также не высказывается по вопросу о том, соответствуют ли какие-либо нормы, правила и процедуры Органа положениям Конвенции по морскому праву. Компетенция Камеры в этом отношении ограничивается рассмотрением утверждений о том, что применение каких-либо норм, правил и процедур Органа в конкретных случаях противоречило бы контрактным обязательствам сторон в споре или их обязательствам в соответствии с положениями Конвенции по морскому праву, рассмотрением претензий, касающихся отсутствия компетенции или злоупотребления полномочиями, и претензий о возмещении ущерба или предоставлении другой компенсации соответствующей стороне за невыполнение другой стороной своих контрактных обязательств или своих обязательств по упомянутой Конвенции.

Кроме того, Камера по спорам, касающимся морского дна, может образовывать камеру ad hoc в составе трёх своих членов для рассмотрения какого-либо конкретного спора, однако, если спорящие стороны не согласны с составом камеры ad hoc, каждая сторона в споре назначает одного члена, а третий член назначается ими по соглашению. если они не достигли соглашения или если какая-либо из сторон не производит назначения, председатель камеры по спорам, касающимся морского дна, незамедлительно производит такое назначение или назначения из числа ее членов после консультации со сторонами. Члены камеры ad hoc не могут состоять на службе какой-либо из сторон в споре или являться ее гражданами.

Кроме применения положений КМП-82 (и других норм международного права, не являющихся с ней несовместимыми), Камера применяет нормы, правила и процедуры Органа, а также условия контрактов, касающихся деятельности в районе, в вопросах, связанных с такими контрактами.

Исполнение решений камеры обеспечивается в территориях государств-участников таким же образом, что и исполнение решений или распоряжений высшего суда государства-участника, в котором испрашивается исполнение.

Кроме камер, Трибунал учредил пять комитетов, задача которых состоит в том, чтобы рассматривать вопросы, не имеющие прямого отношения к конкретным делам. К ним отнесены: Комитет по правилам и процедурам (англ. – Committee on Rules and Judicial Practice), Комитет по бюджету и финансам (англ. – Committee on Budget and Finance), Административный Комитет (англ. – Committee on Staff and Administration), Библиотечно-издательский (англ. – Committee on Library and Publications) и Хозяйственный (англ. – Committee on Buildings and Electronic Systems). Кроме того, в соответствии со Статьей 289 КМП-82 к работе Трибунала, но без права голосования, могут привлекаться и эксперты (ученые и технические эксперты), выбор которых осуществляется на основе консультаций со спорящими сторонам.

Одним из первых дел, рассмотренных Трибуналом, было дело об аресте судна «Сайга» под флагом Сент-Винсент и Гренадины властями Гвинеи за пополнение запасов рыболовных судов, идущих в ее порты. Менее чем за полтора года после открытия производства по делу оно было завершено с вынесением решения в пользу государства флага судна. По решению Трибунала арест был признан незаконным, а пострадавшим лицам, включая судоходную компанию и членов экипажа, была выплачена денежная компенсация.

[1183] «Дискреционные» (англ. – discretionary) означает зависящие от собственного усмотрения.

Начиная с октября 1996 г. и по декабрь 2005 г. Трибунал рассмотрел 13 дел, среди которых: спор по поводу ареста судна «Сайга» [англ. – The M/V «Saiga» (No. 2) Case (Saint Vincent and the Grenadines v. Guinea)]; третье и четвертое дело – «о южном голубом тунце» [англ. – Southern Bluefin Tuna Cases (New Zealand v. Japan; Australia v. Japan)], пятое – дело о незамедлительном освобождении судна «Камаюко» [англ. – The «Camouco» Case (Panama v. France)], шестое – дело о незамедлительном освобождении судна «Монте Конфурко» [англ. – The «Monte Confurco» Case (Seychelles v. France)], седьмое дело – о консервации и сокращении вылова запасов меч-рыбы в юго-западной части Тихого океана [англ. – Case concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean (Chile v. European Community)], восьмое – дело о незамедлительном освобождении судна «Гранд Принс» (англ. – The «Grand Prince» Case (Belize v. France), девятое – дело о незамедлительном освобождении судна «Чаисири Рифер 2» (англ. – The «Chaisiri Reefer 2» Case (Panama v. Yemen), десятое дело – спор между Ирландией и Великобританией о транспортировке радиоактивных материалов и защите морской среды (англ. – The Dispute concerning the MOX Plant, International movements of Radioactive materials, and the protection of marine environment of the Irish Sea (Ireland v. United Kingdom), одиннадцатое – дело о незамедлительном освобождении судна «Волга» (англ. – The «Volga» case (Russian Federation v. Australia), двенадцатое дело – спор между Малайзией и Сингапуром относительно освоения последним земель в районе пролива Джохор (англ. – Case conserning Land Reclamation by Singapore in and around Straits of Johor (Malaysia v. Singapore) и тринадцатое дело о незамедлительном освобождении судна «Джюно Трэйдер» (англ. – The «Juno Trader» case (Saint Vincent and Grenadines v. Guinea-Bissau)[1184].

Кроме судебных сессий Трибунал в своих Комитетах и рабочих группах обсуждает вопросы, не имеющие прямого отношения к юридическим процедурам, в частности вопросы сроков различных судебных процедур и взимаемые за их исполнение платежи, проекты бюджета и отчеты о его исполнении, вопросы найма персонала на работу, порядок регистрации документов, работы библиотеки и иных вспомогательных подразделений. С отчетами по этим и другим вопросам можно познакомиться в ежегодно издаваемом Трибуналом Ежегоднике (англ. – The Annual Reports)

Таким образом можно констатировать, что КМП-82 по сути использует две формы третейского разбирательства: в виде общего и специального арбитража. Общий арбитраж применяется для разрешения споров, касающихся толкования или применения Конвенции (Приложение VII к КМП-82); специальный арбитраж — для рассмотрения только определенной категории споров (Приложение VIII к КМП-82).

Арбитраж рассматривается в Конвенции как одна из обязательных процедур, к которой государства могут прибегнуть лишь в том случае, если не удалось урегулировать спор средствами по своему выбору (ст. 28 КМП-82) и если между ними нет обязательств по общим, региональным и двусторонним договорам о рассмотрении спора определенным способом (ст. 282 КМП-82). Государство считается согласившимся на арбитраж, если оно сделало соответствующее письменное заявление об этом при подписании, ратификации или присоединении к Конвенции (п.1 ст. 287 КМП-82). Если спор, стороной которого является государство — участник Конвенции, не предусмот-

[1184] http://www.itlos.org/start2_en.html.

рен заявлением, то государство может урегулировать такой спор только путем арбитража (п. 3 ст. 287). Обязательное арбитражное разбирательство применяется и в том случае, если государства не достигли соглашения по поводу процедуры рассмотрения спора.

Специальный арбитраж в соответствии с Конвенцией носит обязательный характер и установлен для строго определенной категории споров, касающихся рыболовства, защиты и сохранения морской среды, морских научных исследований, судоходства, включая загрязнения с судов и в результате захоронения отходов (ст. 1 Приложения VIII к КМП-82).

Специальный арбитраж формируется из списка экспертов, составленного по каждой категории споров, рассматриваемых судом. Каждое государство-участник имеет право выдвинуть в каждый список двух экспертов, являющихся известными и общепризнанными авторитетами в юридических, научных и технических аспектах такого спора и пользующихся высокой репутацией людей. Списки формируются и ведутся международными организациями, соответствующими по профилю каждой категории споров. В области рыболовства — Продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН, в области защиты и сохранения морской среды — Программой ООН по окружающей среде, в области морских научных исследований — Межправительственной океанографической комиссией, в области судоходства, включая загрязнение с судов и в результате захоронения отходов — Международной морской организацией или в каждом случае — надлежащим вспомогательным органом, которому такая организация, программа или комиссия делегировала свои функции (п. 2 ст. 2 Приложения КМП-82).

Порядок судопроизводства и вынесения решений, осуществляемых специальным арбитражем, в целом аналогичен порядку рассмотрения споров другими арбитражными судами. Вместе с тем специальный арбитраж обладает более широкой компетенцией, выходящей за рамки традиционных арбитражных функций. Он имеет право по просьбе сторон производить расследования, устанавливать факты, вызвавшие спор, касающийся толкования или применения положений Конвенции, относящихся к рыболовству, защите морской среды, научным исследованиям, судоходству и позволяет довольно широко применять научно-техническую экспертизу в процесс международного разрешения споров.

ЧАСТЬ II
МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО

ГЛАВА 12.
ПОНЯТИЕ «МОРСКОЕ КОММЕРЧЕСКОЕ ПРАВО» И ЕГО ОСНОВНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Понятие «международное морское коммерческое право» не является общепризнанным. Вместе с тем, по мнению автора, оно с наибольшей точностью отражает сущность объективной стороны правоотношений, которые складываются между субъектами по поводу использования водных пространств с целью извлечения прибыли.

Страны, бравшие за основу строительства своего законодательства английскую систему (в первую очередь Австралия, Канада, Новая Зеландия и США), называют эту отрасль права «Адмиралтейским правом» (англ. – Admiralty law) и наделяют определенные суды «адмиралтейской юрисдикцией».

Российская юридическая литература не упоминает «Адмиралтейское право» в качестве правовой отрасли. Наиболее употребимыми в отечественной правовой литературе являются термины «морское право» или «международное морское право», причем последнему, как правило, придают публично-правовой аспект, а первому – частноправовой.

Автор уже излагал свое отношение к терминологической проблематике в первой части книги. Применительно к настоящей главе следует констатировать, что, по-видимому, во многом благодаря историческим условиям развития национальной правовой культуры и в силу языковых особенностей, в контексте правоотношений, складывающихся по поводу мореплавания, русский язык предлагает обобщенный термин – «морское право», в то время как английский наделяет каждый из используемых терминов вполне определенным юридическим содержанием. Так, «International law of the Sea» подразумевает регламентацию исключительно публично-правовых межгосударственных отношений, в то время как «Maritime Law» и наряду с ним «Admiralty law» регулируют частноправовые отношения и определяют судебную юрисдикцию относительно коммерческой деятельности на море. В этой связи вопрос терминологии и сопоставления правовых систем с учетом объективно складывающейся (прежде всего, в связи с пересмотром отношения к собственности) новой для России правовой идеологии, носит далеко не праздный характер.

Хотя в современной компаративистике нет единого мнения о том, как детерминировать существующие правовые системы, но из представленных в мировой юридической литературе теорий, «Адмиралтейское право» можно отнести к англо-американской системе, для которой данная правовая отрасль является классическим примером сочетания публичного и частного права, изложенного в стиле «lingua franca», [187] выступающего, по мнению некоторых ученых, в качестве специализированного языка, объединяющего людей разных наций, сталкивающихся с опасностями мореплавание [239, с. 12].

Если совместить правовую карту современного мира с географией стран, обладающих наибольшим тоннажем торгового флота, то очевидным представляется то, что больше половины мирового тоннажа зарегистрировано в странах, принадлежащих, по выражению К. Осакве, к «англо-американской правовой семье» [239, с. 13]. По многим

[187] Lingua fran –ca - некий общий язык, основой которого являлся итальянский, смешанный с французским, испанским, греческим и арабским, имевший хождение среди в припортовых городах древнего Средиземноморья. В другом смысле указанный термин используется как символ, объединяющий различные догмы, стили или систему интересов [Webster Third New International Dictionary Konemann, 1961, p. 1316].

типологическим признакам мы можем говорить о нем как о сложной правовой системе, включающей нормы как права международного, так и национального, как материального, так и процессуального.

Адмиралтейское право берет свое начало от традиционных судебных решений, законодательных актов и международных договоров, которые определяли правовые отношения, возникающие при перевозке пассажиров или грузов в прибрежных и международных водах. Это древняя правовая отрасль, истоки которой лежат в обычаях древних египтян, финикийцев и греков, которые в эпоху рабовладения вели интенсивную коммерческую деятельность в Средиземном море. По-видимому, Адмиралтейское право возникло тогда, когда впервые для разрешения споров между мореплавателями в городах-портах Средиземноморья были основаны специальные морские суды. Со временем конкретные судебные решения стали записываться и их изложение постепенно трансформировалось в свод традиционных правил, которыми руководствовались судебные инстанции. Тогда это право не называли именем английского Адмиралтейства и оно скорее было греческим (известное как Кодексы Родоса) или средиземноморским, существовавшем в кодексах Таблиц Амальфи (Tablets of Amalfi), или Барселоны (Libre del Consolat de mar of Barcelona).

В средневековый период, когда торговля вышла за пределы Средиземноморья, в североевропейских городах-портах также были разработаны собственные морские кодексы, среди которых можно назвать Законы Висби (англ. – Laws of Wisby), Законы Ганзейского союза (англ. – Laws of Hansa Towns) или законы французского острова Олерона (англ. – Laws of Oleron).

В Англии морские суды стали действовать начиная с XIV века. Именовались они Судами Лорда Верховного Адмирала и занимались вопросами пиратства и морского порядка (именно с этого периода мы находим ссылки на упоминание адмиралтейского права). Высокий Адмиралтейский суд первоначально имел гражданскую и уголовную юрисдикцию, позже он приобрел юрисдикцию и в отношении дел, связанных с торговлей на суше, но она была отменена Эдвардом Коуком в 1606 г. при его вступлении в должность верховного судьи. С течением времени упомянутые суды существенно расширили сферу своей юрисдикции и приблизительно к началу XV столетия стали рассматривать практически все коммерческие споры, вытекающие из мореплавания.

В 1600-х годах адмиралтейское право «добирается» и до американского континента, с учреждением в основных морских портах американских колоний Вице-адмиралтейских судов.

С 1787 г., Конституция США распространила действие федеральной судебной власти на все вопросы морского права, а закон «О судебной юрисдикции», принятый в 1789 г. (англ. – Judiciary Act of 1789) наделил федеральные окружные суды исключительной юрисдикцией в вопросах морского права, а Верховный Суд – полномочиями высшего арбитра по морским спорам.

Сегодня адмиралтейское право практикуют несколько стран, истоками правовой культура которых была юридическая система Великобритании и для которых источниками современного морского права являются судебные прецедетны, национальные законы и международные договора. В ряду традиционных объектов регулирования адмиралтейского права – регистрация и классификация судов, перевозка грузов и пассажиров морем, морское страхование, общая авария, спасание, портовое обслуживание и морская индустрия.

Классическая юрисдикция англо-американских адмиралтейских судов распространяется на иски *in personam* и иски *in rem*. (лат. – соотв.: «в отношении конкретного лица» и «в отношении вещи»). Процесс *in personam* типичен для гражданского или уголовного производства; основу исков *in rem* составляет право на залог судна.

В Великобритании два суда имеют адмиралтейскую юрисдикцию первой инстанции: Верховный Суд и суды конкретного графства. Юрисдикция Верховного Суда реализуется через Суд Адмиралтейства. Право Верховного Суда на слушание дела истца против конкретного ответчика может быть определено:

1) исходя из того, является ли ответчик резидентом или домицилем Англии;

2) из содержания соглашения, по которому стороны контракта заранее согласились о том, что споры или иные претензии будут подпадать по юрисдикцию Верховного Суда;

3) в соответствии с уставом или соглашением, например:

– на основании закона о Гражданской судебной юрисдикции 1952 г., который инкорпорирует в английское право положения Брюссельской Конвенции 1968 г., согласно которой суды государств – членов Конвенции имеют юрисдикцию в отношении физических и юридических лиц государств-членов;

– согласно уставу английского Верховного Суда 1951 г., а также принятыми позднее правилами и инструкциями, в соответствии с которыми суды имеют юрисдикцию по отношению к иностранным ответчикам (например, пункт 11 правила 8 Правил Верховного Суда);

– при физическом нахождении судна или иной морской собственности в пределах английской территории.

Юрисдикция Адмиралтейского суда может быть осуществлена в отношении обязательственных и вещных прав. Под обязательствами в английском праве понимаются все действия (не имеющие отношения к вещным правам), принятые к производству в английском суде, в отношении лица (англ. – person), подозреваемого в совершении противоправных действий [1188].

Действия в отношении вещных прав подразумевают процедуру судебного разбирательства не в отношении лица, совершившего противоправные действия, а в отношении прав на собственность, в связи с которой требование или спор возникло. К собственности в данном случае будет относиться не только само судно, но и:

– груз;

– фрахт;

– судовое оборудование и запасы;

– доходы от продажи судна и т.д.

Как было отмечено ранее, Адмиралтейская судебная юрисдикция США основана на положениях американской Конституции, которая распространяет судебную власть США на «все дела морской юрисдикции». Раздел 9 Закона о судебной юрисдикции 1789 г. (*Judiciary Act of 1789*) гласит: *«...районные суды ... будут иметь право также производить исключительное первичное судебное рассмотрение всех гражданских дел, подпадающих под адмиралтейскую или морскую юрисдикцию...»*. По законодательству США иски *in personam* могут рассматриваться как в суде федеральном, так и в суде штата, в то время как право на рассмотрение исков *in rem* предоставлено только федеральному суду.

Пространственные пределы адмиралтейской юрисдикции распространяются на водные пространства, на которые распространяется, в силу международного права, юрисдикция государства, а также на суда, зарегистрированные в странах, практикующих адмиралтейское право.

Например, в США, в соответствии с Конституцией и титулом 46 Федерального Кодекса (*The Code of Federal Regulations*) морская юрисдикция государства распространя-

[1188] В английском праве термин «лицо» в этом контексте означает как физические, так и юридические лица – компания, корпорация или товарищество.

ется на все водные пространства, имеющие или не имеющие проливов, пресные и соленые, естественные и искусственные, которые являются судоходными для торговли между штатами или внешней торговли, вне зависимости от того, находится ли определенное водное пространство полностью внутри штата, и независимо от того, ограничивается ли сделка, которая относится к делу, пределами одного штата или нет.

Таким образом, на часть водных пространств, относимых к внутренним водам, не являющимся судоходными и не связанными с территориальными водами, адмиралтейская юрисдикция не распространяется, в то время как, например, водные пространства Великих Озер или реки Миссисипи, подпадают под адмиралтейскую юрисдикцию.

Таким образом, отличительной особенностью англо-американской системы права является наделение конкретных – «адмиралтейских судов» судебной компетенцией по рассмотрению споров по морским контрактам на перевозку грузов и пассажиров, взаимоотношений экипажа с судовладельцем, отношений, складывающихся между владельцем судна, груза и фрахтователем, а всех вместе со страховщиком.

За последние десятилетия практика международного судоходства внесла существенные дополнения в объем морепользования. Появились новые типы судов, все шире применяются мультимодальные перевозки, рутинным стал процесс возведения и использования искусственных сооружений для работ на континентальном шельфе, изменились условия и порядок обработки грузов в портах. Интенсивное использование танкеров для перевозки неочищенной нефти и танкеров для перевозки сжиженного натурального газа проявили новые риски и ставят вопросы о необходимости предотвращения загрязнения окружающей среды. Аварии подобные «Amoco Cadiz» и «Exxon Valdez» послужили основой новых международно-правовых норм и существенно повлияли на ужесточение национальных экологических правил.

Начиная с 60-х годов прошлого столетия, законодательная практика многих государств пошла по пути кодификации внутригосударственных правовых источников, регламентирующие все известные проявления морепользования, имеющие коммерческий характер. Многие морские страны приняли морские кодексы или внесли существенные поправки в ранее действующие, [1189] при этом некоторые страны пошли по пути наделения «адмиралтейской юрисдикцией» специализированных судов [1190].

Составить точный и полный список видов деятельности, которые подпадают под юрисдикцию, специализированных морских судов [1191] (там, где они государством созданы), практически весьма сложно, однако, к ним безусловно отнесены споры в отношении соблюдения договоров о перевозке грузов и пассажиров; о ремонте судов, споры, связанные с предоставлением услуг, таких как буксировка, лоцманская проводка, хранение грузов на пристани; о фрахте судна; о трудовых отношениях судовладельца и эки-

[1189] Например: Морской Кодекс Канады 1977 (1978); Морской Кодекс Вьетнама 1990 г.; Переходный Морской Кодекс Эритреи 1990 г.; Норвежский Морской Кодекс 1994 г.; Морской Кодекс Республики Хорватия 1994 г.; Шведский Морской Кодекс 2001 г., Морской кодекс Польши 2001 г.

[1190] В этом контексте интересен опыт Китая, который начал реформу морского законодательства с середины 80-х. 14 ноября 1984 г. Верховный суд КНР принял решение о создании 5 морских судов и к настоящему времени их насчитывается 10. Указанные суды являются судами первой инстанции. Если подается апелляционная жалоба, то судом второй и, вместе с тем, высшей инстанции является Верховный суд провинции, расположенный в ее столице. Так, например, если судом первой инстанции является Морской суд Дайляня, то судом высшей инстанции явится Верховный суд провинции Ляонинг, расположенный в г. Шеньянг (столицы провинции). Китайская статистика свидетельствует, что до создания специализированных судов, в китайские суды общей юрисдикции рассматривалось не более двух десятков морских дел. В 2004 г. Морские суды Китая рассмотрели около 9,700 дел., а за 19 лет, прошедших с начала судебной реформы рассмотрено более 50 000 дел, среди которых, примерно 6000 (около 12%) с участием иностранных физических и юридических лиц (http://www.chinadaily.com).

[1191] Компетенция судов в государствах, юридические системы которых не основаны на английской правовой традиции, определяется на основании национального закона. Ими могут быть суды как общей, так и специализированной юрисдикции.

пажа; иски об убытках при столкновении или любом физическом ущербе (повреждении) судна или груза; судебные разбирательства по поводу аварий, требования о выплате спасательного вознаграждения, компенсации за загрязнение морской среды и др.

В абсолютном большинстве, принимаемые государствами кодексы отказались от термина «Адмиралтейское право», используя взамен «Морское», правовая суть которого заключается в регламентации морского коммерческого оборота.

В интересах настоящего издания современное ***международное коммерческое морское право,*** можно определить как ***часть морского права, представляющее совокупность международно-правовых и внутригосударственных норм, регулирующих отношения между государствами, юридическим и физическим лицами, иностранными по отношению друг к другу, по поводу использования морских пространств с целью получения коммерческой выгоды.***

В отличие от Международного коммерческого морского права, Морское внутригосударственное право включает национальные процессуальные нормы, определяющие порядок осуществления, компетенцию и объем судебной юрисдикции в отношении деятельности на море и внутренних судоходных водах.

Международно-правовая составляющая современного морского коммерческого права начала формироваться с начала XIX столетия. Если проанализировать весь, существующий ныне, международный нормативный массив (см. приложение 1), имеющий отношение к регламентации мореплавания, то мы можем сгруппировать составляющие его основу конвенции, по следующим направлениям:

1) определяющие делимитацию, правовой режим морской среды и регламентацию использования морских пространств и дна;

2) регулирующие обеспечение безопасности мореплавания;

3) разрешение коллизий на море;

4) регламентирующие деятельность по предотвращению загрязнения морской среды;

5) по установлению минимальных стандартов подготовки моряков;

6) по облегчению международного судоходства и регламентации перевозки грузов и пассажиров;

7) по организации классификации, регистрации морских судов;

8) по морским залогам, ипотеке, процедурам и правилам ареста морских судов;

9) по ограничению ответственности при мореплавании;

10) по компетенции и правилам рассмотрения споров.

Среди договорных источников, регламентирующих коммерческую деятельность на море можно выделить как нормы публичного морского права, так и частного, что дает нам основание констатировать, что на отношения, связанные с извлечением прибыли (мы их называем коммерческими) на море распространяются нормы как публичного, так и частного права.

Объекты современного морского коммерческого права весьма многочисленны. К ним, в первую очередь следует отнести суда (и иные объекты), используемые в коммерческих целях; морские залоги и ипотеку; правовое положение капитана, судового экипажа и пассажиров; ответственность морского перевозчика; контрактное (документарное) оформление перевозки (морской коносамент, чартер, фрахт); лоцманское и иное обеспечение безопасности судоходства; оказание помощи, спасание судна, груза и иного имущества; общую и частную аварию; морские споры и порядок их разрешения; предотвращение загрязнения морской среды и порядок возмещения экологического ущерба; аресты судов, грузов и иного и имущества должника; морское страхование и портовое обслуживание.

Субъектами морского коммерческого (адмиралтейского) права выступают государства, юридические и физические лица, в том числе и иностранные по отношению

друг к другу, права и обязанности которых возникают в связи с коммерческой деятельностью на море и судоходных внутренних водах, на которые в силу национального закона распространяется юрисдикция специализированных морских (или иных) судов.

Источниками морского коммерческого права являются как публично-правовые, так и частноправовые нормы, а также национальное законодательство.

Морское коммерческое право сегодня – это динамично развивающаяся отрасль права, где кроме традиционных коммерческих вопросов объектами регулирования становятся правила и обычаи, регламентирующие морские путешествия (круизы), рыболовство, яхтенный и гоночный спорт. Эта часть морского права в большей степени подвержена воздействию экономических аспектов морской политики и международной морской индустрии.

Настоящая часть книги не ставит своей целью дать полное изложение иностранного морского законодательства или охватить все проблемы международного коммерческого права, скорее, автор предлагает общий взгляд на предмет и делает попытку раскрыть содержание основных источников, имеющих отношение к международной частноправовой составляющей современного морского права.

ГЛАВА 13.
УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

Желая облегчить морское судоходство путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания, более пятидесяти государств, 9 апреля 1965 г. заключили ***Конвенцию по облегчению международного морского судоходства*** [1192].

Участники конвенции взяли на себя обязательства принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения ненужных задержек судов и находящихся на них лиц и имущества.

Меры для облегчения международного морского судоходства в равной степени распространяются как на суда прибрежных государств, так и на суда государств, не имеющих выхода к морю.

Государства-участники Конвенции взяли на себя обязательства сотрудничать в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, а также сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых запросов внутригосударственного характера. С этой целью государства должны издавать два вида документов, имеющих разную степень обязательности, применительно к установлению правил и процедур, направленных на облечение международного судоходства: стандарты (меры, единообразное применение которых является необходимым и практически возможным) и рекомендуемые практики (меры, применение которых является желательным).

В качестве стандартных признаются положения, согласно которым портовые власти при приходе или отходе судов должны ограничивать свои требования на предъявление каких-либо других документов следующим перечнем:

Общая декларация. Служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о судне при его приходе и отходе; содержит название и описание судна, национальную принадлежность судна, данные о регистрации и о

[1192] Положения Конвенции не распространяются на военные корабли и прогулочные яхты.

тоннаже, фамилию капитана и адрес судового агента, краткое описание груза, количество членов экипажа судна и пассажиров, краткие сведения о рейсе, дату и час прихода или отхода, порт прихода или отхода, место стоянки судна в порту.

Декларация о грузе. Служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о грузе судна при его приходе и отходе, отдельно могут требоваться сведения об опасных грузах; содержит информацию о названии и национальной принадлежности судна, фамилию капитана, порт отправления и порт составления декларации, марку и серийный номер; количество и тип упаковки, описание грузов, номера коносаментов на груз, подлежащий выгрузке в данном порту, порты выгрузки остающегося на борту груза, первоначальные порты отправления грузов, перевозимых по коносаментам. Государственные власти принимают декларацию о грузе, датированную и подписанную капитаном, судовым агентом или каким-либо другим лицом, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном. В качестве альтернативы государственные власти могут принимать экземпляр коносамента или его заверенную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза.

Декларация о судовых припасах. Государственные власти принимают данную Декларацию, если она подписана капитаном или каким-либо лицом судового командного состава, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном и лично осведомленным о судовых припасах.

Декларация о личных вещах экипажа судна должна быть подписана капитаном или каким-либо другим лицом судового командного состава судна, надлежащим образом уполномоченным на то капитаном. Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа судна его подписи или, если он этого сделать не может, его отметки против сведения о его личных вещах. Как правило, государственные власти должны требовать сведения только о таких личных вещах экипажа, которые подлежат обложению пошлиной, запрещениям или ограничениям.

Судовая роль. Служит основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна. Государственным властям не следует требовать включения в судовую роль сведений, иных чем название и национальная принадлежность судна, фамилии, имена и национальность, звание или должность, дата и место рождения, род и номер документа, удостоверяющего личность, порт и дата прибытия, откуда прибыл.

Список пассажиров является основным документом, содержащим требуемые государственными властями сведения о пассажирах при приходе и отходе судна). Государственные власти не должны требовать предъявления списков пассажиров при коротких морских рейсах или смешанном морском и железнодорожном сообщении между соседними странами, а также иных документов (посадочных или высадочных карточек) в дополнение к спискам пассажиров. Местные власти обязаны следить за тем, чтобы судовладельцы уведомляли их при приходе судна о каждом обнаруженном на борту безбилетном пассажире.

Почтовая декларация. При перевозке на судах депеш с международными почтовыми отправлениями, для таможенных целей используются документы, предписываемые Всемирной почтовой конвенцией [1193], а при отсутствии международных почтовых отправлений на судне в общей декларации таможенные органы делают запись: «Почта на борту судна отсутствует». Местные власти не должны требовать при приходе или отходе судна каких-либо иных письменных деклараций в отношении почты, кроме тех, которые предписаны указанной Конвенцией.

[1193] См.: Исполнительный регламент (Берн, 16.02.1995) Всемирной почтовой конвенции (Сеул, 14.09.1994).

Морская санитарная декларация. Служит основным документом, содержащим требуемые портовыми санитарными властями сведения о благополучии на борту во время рейса и по приходе судна в порт. В тех случаях, когда от лиц, находящихся на борту, требуется предъявление доказательства прививки от холеры, желтой лихорадки или оспы, государственные власти должны принимать Международное свидетельство о вакцинации или ревакцинации в форме, предусмотренной Международными Санитарными Правилами. Медицинский осмотр лиц, находящихся на судне или высаживающихся в судна, должен ограничиваться осмотром только тех лиц, которые прибывают с территории, зараженной одной из карантинных болезней, в течение инкубационного периода соответствующей болезни, что, впрочем, не исключает дополнительный медицинский осмотр согласно Международным Санитарным Правилам.

Стандартным признается требование к государственным властям, судовладельцам и портовой администрации принимать надлежащие меры с целью сокращения до минимума времени стоянки судна в порту, для чего:

а) обеспечивать удовлетворительную организацию работы порта;

б) периодически пересматривать все процедуры, связанные с приходом и отходом судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, обслуживания и тому подобное;

в) принимать меры к тому, чтобы грузовые суда и их грузы могли быть приняты и выпущены по мере возможности в районе обработки судов.

Правовое обеспечение безопасности морского судоходства в смысле предотвращения совершения противоправных актов осуществляется в соответствии с ***Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства***, принятой в Риме 10 марта 1988 г.

Подписанием Конвенции государства признали, что незаконные акты, направленные против безопасности морского судоходства, угрожают безопасности людей и имущества, серьезно нарушают морское сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность морского судоходства и, принимая Конвенцию 1988 г., проявили свою убежденность в настоятельной необходимости развивать международное сотрудничество между государствами в выработке и принятии эффективных и практических мер по предупреждению всех незаконных актов, направленных против безопасности морского судоходства, и преследованию и наказанию лиц, их совершающих.

Для целей Конвенции «судно» означает любое судно, не закрепленное постоянно на морском дне, включая суда с динамическим принципом поддержания, подводные аппараты или любые другие плавучие средства. Кроме того, приняв в 1988 г. Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, перечень объектов, на которые распространяются положения конвенции, дополнился последними.

Конвенция применяется, если судно совершает плавание или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод, расположенных за внешней границей территориального моря какого-либо одного государства или за боковыми границами его территориального моря с сопредельными государствами.

В соответствии со Статьей 3 Конвенции 1988 г. любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

1) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания; или

2) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

3) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

4) помещает (или совершает действия в целях помещения) на борт судна каким бы то ни было способом устройства или вещества, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

5) 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

6) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или

7) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных выше.

Кроме того, к лицам, совершающим преступления, будут относиться и те, которые пытаются совершить какое-либо из преступлений, указанных в вышеприведенном перечне, подстрекает к их совершению или угрожают их совершить (Статья 3).

Каждое государство – участник Конвенции должно принимать такие меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении вышеприведенных преступлений, когда преступление совершено:

а) против или на борту судна, плававшего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; или

б) на территории данного государства, включая его территориально е море; или

в) гражданином данного государства.

Любое государство – участник Конвенции, на территории которого находится преступник или предполагаемый преступник, в соответствии со своим законодательством заключает его под стражу или принимает другие меры, обеспечивающие его присутствие в течение такого времени, которое необходимо для того, чтобы возбудить уголовное преследование или предпринять действия по выдаче.

ГЛАВА 14.
ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ МОРСКОГО СУДНА, ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО В КОММЕРЧЕСКИХ ЦЕЛЯХ

С учетом выводов, сделанных в рамках главы 4, применительно к настоящей части, морское судно рассматривается как искусственный объект, эксплуатируемый исключительно в коммерческих целях.

Определение

Ни одна из известных конвенций не содержит обобщающую видовую классификацию морских судов и их определение с точки зрения различной функциональной предназначенности. Применительно к настоящей главе можно привести примеры классификации, сделанные в текстах некоторых конвенций.[1194]

Так, например, Конвенция о регистрации судов 1986 г. указывает на наличие следующих типов судов:

– танкеры для перевозки нефти – танкеры для перевозки нефти (химикатов);
– танкеры для перевозки химикатов – прочие (торговые) танкеры;
– суда для перевозки сжиженных газов;
– суда для перевозки навалочных грузов и нефти;
– суда для перевозки руды и навалочных грузов;

[1194] Однако, с учетом того, что каждое из приводимых определений делалось исключительно в целях принимаемых конвенций.

– суда для перевозки генеральных грузов;
– контейнеровозы (полностью ячеистого типа и лихтеровозы);
– суда для перевозки автотранспортных средств;
– паромы и пассажирские суда и грузопассажирские суда;
– суда для перевозки скота.

Конвенция о грузовой марке 1930 г. по-своему истолковывает понятие «пароход», которое означает все суда, имеющие достаточные механические средства для движения, за исключением судов, имеющих при этом и достаточную площадь парусов для хода только под парусами. Выражение «парусное судно» означает все суда, имеющие достаточную площадь парусов для хода под парусами независимо от того, имеют ли они или нет при этом механические средства для движения. Кроме того, указанная Конвенция предполагает некоторую классификацию судов исходя из наличия и архитектуры надстроек. Например, «полнопалубным судном»[1195] по Конвенции 1930 г. признается судно, не имеющее надстроек [1196] на палубе надводного борта.

Конвенция о дипломировании моряков и несении ходовой вахты 1978 г. исходит из следующей классификации судов:

– «нефтяной танкер» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом нефти и нефтепродуктов;

– «танкер-химовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из жидких химических веществ, перечисленных в списке Правил постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические вещества наливом;

– «танкер-газовоз» означает судно, построенное и используемое для перевозки наливом любого из сжиженных газов.

Это далеко не исчерпывающий перечень примеров, приведенный с одной лишь целью – проиллюстрировать отсутствие какой-либо единой классификации, могущей служить типовой для использования вне зависимости от целей заключения той или иной конвенции.

Обратим внимание на то обстоятельство, что если попытаться упростить приведенные примеры до наиболее существенных классификационных признаков, то обращают на себя внимание три из них:

наличие или отсутствие механического двигателя;

нахождение судна в водоизмещающем состоянии и

его приспособленность к транспортировке нефтепродуктов или иных опасных веществ.

Регистрация судов

КМП-82 содержит требование по обеспечению реальной связи между судном и государством флага. С этой целью государство обязано эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, должно иметь компетентную и полноценную национальную морскую администрацию и должно обеспечи-

[1195] Палубная линия является горизонтальной линией длиной в 300 мм и толщиной в 25 мм. Она наносится посередине длины судна с каждого борта так, чтобы верхняя кромка ее проходила через пересечение продолженной наружу верхней поверхности палубы надводного борта – с наружной поверхностью бортовой обшивки. Если на палубе посередине длины судна имеется частичный настил из дерева, то верхняя кромка ее должна проходить через пересечения продолженной наружу верхней поверхности фактического настила палубы в середине длины судна с наружной поверхностью бортовой обшивки.

[1196] Надстройкой является закрытое сверху сооружение на палубе надводного борта, идущее от одного борта до другого борта судна.

вать возможность беспрепятственного выявления и привлечения к ответственности тех лиц, которые отвечают за управление и эксплуатацию судна, включенного в его регистр.

Каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море. Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они имеют право плавать, и ни одно судно не может быть внесено одновременно в регистры судов двух или более государств.

В соответствии с Конвенцией об условиях регистрации судов 1986 г. каждое государство устанавливает условия для предоставления своей национальности судам для регистрации судов на своей территории и для предоставления права плавать под его флагом. Это делается в целях обеспечения укрепления реальной связи между государством и судами, плавающими под его флагом, и для эффективного осуществления своей юрисдикции и контроля над такими судами в отношении идентификации и подотчетности собственников и операторов судов, а также в отношении административных, технических, экономических и социальных вопросов.

Государство флага должно иметь компетентную и полноценную национальную морскую администрацию, которая должна находиться под его юрисдикцией и обеспечивать применение международных правил и норм, касающихся, в частности:

– вопросов безопасности на море судов и лиц, находящихся на борту, и предотвращения загрязнения морской среды;

– соблюдения его законов и правил в отношении регистрации судов, периодического освидетельствования на соблюдение применимых международных правил и норм;

– наличия на борту документов, подтверждающих право плавать под его флагом, а также и тех, которые требуются международными конвенциями, участником которых является данное государство регистрации;

– соблюдения собственниками судов принципов их регистрации в соответствии с законами и правилами такого государства и положениями международного права (Статья 5).

Государство регистрации включает в свой морской регистр информацию, касающуюся судна и его собственника или собственников. [1197] Государство регистрации выдает документацию, свидетельствующую о регистрации судна и также включающую информацию о личности собственника, оператора, либо лиц, ответственных за эксплуатацию таких судов, и предоставляли подобную информацию властям государства порта.

Судовые журналы должны вестись на всех судах и храниться с момента внесения последней записи, независимо от какого-либо изменения названия судна. Указанные журналы должны предоставляться для контроля и снятия копий лицами, уполномоченным в соответствии с законами и правилами государства-флага. В случае продажи судна и его регистрации в другом государстве судовые журналы за период до его продажи должны сохраняться.

Государство флага должно включить в действующие национальные правовые нормы соответствующие положения об участии этого государства или его граждан в качестве собственников судов, плавающих под его флагом, или в собственности на такие суда и о степени такого участия. Кроме того, государство регистрации должно обеспечивать:

– соответствие численности и профессиональной подготовки экипажей судов, плавающих под его флагом, международным правилам, касающимся безопасности на море;

[1197] Информация, касающаяся оператора, когда оператор не является собственником, должна включаться в регистр судов или официальный реестр операторов, который ведется в бюро Регистратора, или быть легко доступной для него в соответствии с законами и правилами государства регистрации.

– соответствие условий работы на борту судов, плавающих под его флагом, применимым международным нормам и правилам;

– наличие соответствующих правовых процедур для разрешения гражданских споров между моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, и их нанимателями;

– доступ к соответствующим правовым процедурам для национальных и иностранных моряков на равной основе, с тем чтобы они могли обеспечить свои договорные права в отношениях со своими нанимателями.

Государство регистрации до включения судна в свой регистр судов обеспечивает, чтобы судовладельческая компания или дочерняя судовладельческая компания была создана и (или) имела свою главную контору на его территории в соответствии с его законами или правилами. В том случае, если судовладельческая компания не создана в государстве флага, последнее обеспечивает до включения судна в свой регистр судов наличие представителя или управляющего, являющегося гражданином государства флага или домицилированного в нем, который может быть физическим, либо юридическим лицом, должным образом учрежденным или зарегистрированным в государстве-флага и уполномоченным действовать от имени и в интересах собственника судна.

Государство регистрации должно обеспечить, чтобы лица, отвечающие за управление судном, плавающим под его флагом, и его эксплуатацию, были в состоянии выполнить финансовые обязательства, которые могут возникнуть в результате эксплуатации такого судна с целью покрытия обычно страхуемых в международных морских перевозках рисков в отношении ущерба, причиненного третьим сторонам. С этой целью государство регистрации должно обеспечить, чтобы суда, плавающие под его флагом, были в состоянии в любое время представить документы, свидетельствующие о надлежащем страховании [1198].

Государство регистрации учреждает регистр судов, плавающих под его флагом, в который вносятся, в частности, следующие сведения:

а) название судна и его предыдущее название и регистрация, если таковые имеются;

б) место или порт регистрации, порт приписки и официальный номер или опознавательный знак судна;

в) международные позывные судна, если они имеются;

г) название судостроительной компании, место и год постройки судна;

д) описание основных технических характеристик судна;

е) имя, адрес и гражданство собственника, или каждого из собственников;

ж) дата аннулирования или приостановления предыдущей регистрации судна;

з) имя, адрес и гражданство фрахтователя;

и) подробные сведения о любых закладных или иных аналогичных обязательствах, наложенных на судно, как это предусматривается национальными законами и правилами. Кроме того, в такой регистр должны вноситься:

- в случае, если имеется более одного собственника, – доля, принадлежащая каждому собственнику;

[1198] Кроме того, государство регистрации должно обеспечить наличие надлежащего механизма, такого, как морской залог, взаимный фонд, страхование заработной платы, система социального обеспечения или какая-либо правительственная гарантия, предоставляемая соответствующим органам государства подотчетного лица, независимо от того, является ли это лицо собственником или оператором, для покрытия расходов по заработной плате и связанных с этим денежных сумм, причитающихся морякам, работающим на судах, плавающих под его флагом, в случае невыплаты таковых их нанимателями. Государство регистрации может также предусмотреть в этих целях любой другой надлежащий механизм в своих законах и правилах.

- имя, адрес и, в надлежащем случае, гражданство оператора, если оператор не является собственником или фрахтователем судна без экипажа.

Прежде чем внести судно в свой регистр судов, государство должно убедиться в аннулировании предыдущей регистрации (если таковая имеется), а в случае фрахтования судна без экипажа в том, что право плавать под флагом бывшего государства флага приостановлено.

Для обеспечения выполнения требований Конвенции о регистрации 1986 г. в случае фрахтования судна без экипажа фрахтователь рассматривается в качестве собственника. Однако указанная Конвенция не предусматривает каких-либо прав собственности на зафрахтованное судно, помимо тех, которые обусловлены конкретным договором фрахтования судна без экипажа. Государство должно обеспечить, чтобы судно, зафрахтованное без экипажа и плавающее под его флагом, находилось под его полной юрисдикцией и контролем.

Класс судна и мерительные характеристики

Класс судна представляет собой показатель его технического состояния. Его характеристики включают валовую регистровую вместимость, весовое водоизмещение, грузовместимость, дедвейт, мореходные качества судна, объемное водоизмещение, предельную осадку, регистровую вместимость.

Класс судна определяется на основе правил соответствующего классификационного общества. Среди ним можно назвать регистр Ллойда, «Бюро Веритас», Хорватский регистр судоходства, Греческое международное бюро по морскому инспектированию, Российский морской регистр судоходства, Регистр судоходства Украины и др. Классификационные общества, имеющие крупный поднадзорный тоннаж, являются членами Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО)[1199].

Важным вкладом в развитие морского судоходства явилось принятие Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.[1200], которая ввела в оборот применение терминов валовой [1201] и чистой вместимости [1202].

В соответствии с упомянутой выше Конвенцией, определение валовой и чистой вместимости судов (осуществляется по сложным математическим формулам) производится уполномоченной государством администрацией, которая выдает судовое Международное мерительное свидетельство. Такое свидетельство может выдаваться не только упомянутой Администрацией, но и любой иной организацией, должным образом уполномоченной ею. В любом случае Администрация несет полную ответственность за выданное свидетельство.

Свидетельство составляется на официальном языке или языках страны выдачи. Если оно составлено не на английском или французском языках, его текст должен включать перевод на один из этих языков. Форма свидетельства должна соответствовать образцу, приведенному в табл. 14.1.

Международное мерительное свидетельство 1969 г. перестает быть действительным и аннулируется Администрацией, если:

[1199] На сегодня в МАКО входит 12 обществ и два ассоциированных члена. Помимо членов МАКО известно еще около 50 классификационных обществ.

[1200] Конвенция не применяется к военным кораблям и судам длиной менее 24 метров (79 футов), а также к судам, совершающим плавание исключительно по Великим Озерам Северной Америки и по реке Святого Лаврентия, в Каспийском море и по рекам Ла-Плата, Парана и Уругвай.

[1201] «Валовая вместимость» означает величину наибольшего размера судна, определенного в соответствии с положениями Конвенции 1969 г.

[1202] «Чистая вместимость» означает величину полезного объема судна, определенного в соответствии с положениями Конвенции 1969 г.

1) имели место такие изменения в устройстве, конструкции, объеме, использовании помещений, общем количестве пассажиров, разрешенном перевозить на судне по его пассажирскому свидетельству, назначенной грузовой марке или разрешенной осадке судна, которые приводят к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна;

2) судно передается под флаг другого государства [1203].

Судно, имеющее мерительное свидетельство и находящееся в порту иностранного государства, может быть подвергнуто проверке, однако, ограниченной установлением того, что оно имеет действительное Международное мерительное свидетельство и главные характеристики судна соответствуют занесенным в него данным. Если в результате проверки будет выявлено, что существующие характеристики судна отличаются от данных Международного мерительного свидетельства и это привело к увеличению валовой вместимости или чистой вместимости судна, то об этом незамедлительно информируется Правительство государства, под флагом которого плавает судно.

Грузовая марка

В целях соблюдения грузовых марок, предписываемых Международной конвенцией о грузовой марке 1930 г., правительства государств-участниц взяли на себя обязательства опубликовать все правила и принимать все прочие меры, которые могут быть необходимы для того, чтобы ее положения фактически применялись ко всем судам, осуществляющим заграничные рейсы (Статья 1)[1204].

Любое судно, которому применимы положения Конвенции, перед уходом в заграничный рейс должно иметь нанесенной грузовую марку и быть подвергнуто осмотру на предмет определения надежности:

– защиты отверстий,

– леерных устройств,

– штормовых полупортиков,

– доступов в помещения для экипажа, предусмотренных существующими устройствами, приспособлениями и установками на борту судна (Статья 5).

Суда, перевозящие палубный лесной груз, или наливные суда могут получить грузовую марку только в случае если они имеют дополнительную защиту от воздействия моря (повышенную мореходность).

Для судов длиной свыше 81.50 м может допускаться уменьшение высоты надводного борта только в случае принятия мер безопасности, обеспечивающих им дополнительную защиту. Размер такого уменьшения должен определяться национальной администрацией в соответствии с высотой надводного борта, установленной для наливных судов, а также принимая во внимание степень выполнения условий, установленных для этих судов, и степень деления на отсеки. Высота надводного борта, установленная для подобного судна, ни в коем случае не должна быть меньше высоты, установленной для судна, если бы оно было наливным (Статья 8).

Осмотр судов и нанесение на них грузовой марки производится должностными лицами страны, которой принадлежат суда, причем правительство каждой страны может поручать осмотр своих судов и нанесение на них марки либо инспекторам, специ-

[1203] При передаче судна под флаг другого государства, правительство которого является стороной Конвенции 1969 г., мерительное свидетельство продолжает оставаться действительным в течение не более трех месяцев или до тех пор, пока Администрация вместо него не выдаст другое.

[1204] За исключением военных кораблей; судов, предназначенных исключительно для рыболовного промысла; прогулочных яхт и судов, не перевозящих ни грузов, ни пассажиров, а также судов, валовая вместимость которых менее 150 т.

ально назначенным для этой цели, либо признанным им организациям.

Нанесение грузовой марки на судно должно сообразовываться с условиями, подлежащими применению к зонам и сезонным районам. Порт, расположенный на границе между двумя зонами, должен рассматриваться как находящийся либо внутри зоны, из которой судно прибывает, либо внутри зоны, в которую судно отбывает.

Грузовая марка наносится на корпус судна и имеет изображение круга, и соответствующих цифровых выражений, обозначенных марками. Круг, отмечающий грузовую марку, имеет наружный диаметр 300 мм; он пересекается горизонтальной линией длиной 450 мм и толщиной 25 мм, причем верхняя кромка этой линии проходит через центр круга. Круг наносится посередине длины судна под палубной линией. Марками, которые отмечают предельные грузовые марки при различных обстоятельствах и для различных сезонов, являются горизонтальные линии длиной 230 мм и толщиной 25 мм, нанесенные перпендикулярно к вертикальной линии, проведенной от центра круга в нос на расстоянии 540 мм.

Таблица 14.1

Приложение II
к Международной Конвенции
по обмеру судов 1969 года

Свидетельство
Международное мерительное свидетельство
1969 г.

(Эмблема или штамп)
Выдано в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.
По уполномочию Правительства _____
(полное официальное наименование страны)
для которой Конвенция вступила в силу _____
_____
(полное официальное наименование должности и фамилия компетентного лица или организация, признанные уполномоченными в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.)

_____
Порт приписки Название судна Позывной сигнал или номер Дата
_____
Главные размерения
Длина [1205] Ширина Теоретическая высота борта до верхней палубы в середине длины судна
_____
Вместимость судна
Валовая вместимость _____
Чистая вместимость _____
Настоящим удостоверяется, что вместимости судна определены в соответствии с положениями Международной конвенции по обмеру судов 1969 г.

Выдано в _____
место выдачи свидетельства дата выдачи
_____
подпись официального лица, выдающего свидетельство и (или) печать организации, выдавшей свидетельство

Если свидетельство подписывается, должен быть добавлен следующий пункт:
Нижеподписавшийся заявляет, что он действительно уполномочен вышеупомянутым Правительством выдать настоящее свидетельство.

(подпись)

[1205] «Длина» означает длину, равную 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты надводного борта, измеренной от верхней кромки киля, или длину судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятую по той же ватерлинии, смотря по тому, что больше. Для судов, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии.

Круг, линии и буквы накрашиваются белой или желтой краской на темном фоне или черной краской на светлом фоне. Они должны быть также тщательно вырезаны или выбиты керном на бортах железных и стальных судов, а на деревянных судах должны быть прорезаны в обшивку на глубину по крайней мере 3 мм. Марки должны быть хорошо заметны, и если окажется необходимым, специальные меры должны быть предусмотрены для этой цели (Правило VI).

Согласно Правилам определения максимальных грузовых марок торговых судов, *минимальным надводным бортом* является:

1) **для лета** – надводный борт, полученный по таблице надводного борта, после поправок на отклонение от стандартов и посла вычета на надстройки; надводный борт для соленой воды, измеренный от пересечения верхней кромки палубы надводного борта с наружной бортовой обшивкой, не должен быть менее 51 мм (Правило LXII)[1206];

2) **для тропической зоны** – надводный борт, полученный путем вычета из летнего надводного борта 1/48 летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра круга; надводный борт для соленой воды, измеренный от пересечения верхней кромки палубы надводного борта с наружной бортовой обшивкой, не должен быть менее 51 мм (Правило LXIII)[1207];

3) **для зимы** – надводный борт, полученный путем увеличения летнего надводного борта на 1/48 летней осадки, измеренной от верхней кромки киля до центра круга (Правило LXIV)[1208];

4) для судов длиной не более 100,50 м и **при плаваниях через Северную Атлантику** севернее 36-й параллели в течение зимних месяцев – обычный зимний надводный борт, увеличенный на 51 мм (для судов длиной более 100,50 м он равняется зимнему надводному борту) (Правило LXV)[1209];

5) **для пресной воды** удельного веса 1,0 – надводный борт, полученный путем вычета из минимального надводного борта в соленой воде величины – дельта/40 Т (Правило LXVI)[1210].

Полную ответственность за выдачу Международного свидетельства о грузовой марке несет правительство, государство которого зарегистрировало судно. Указанное свидетельство теряет силу по истечении срока, указанного в нем администрацией, которая выдает это свидетельство; однако этот срок не должен превышать пяти лет, считая со дня его выдачи.

Международное свидетельство о грузовой марке может быть периодически возобновляемо администрацией, которая выдала его на срок, который она считает нужным (но не более пяти лет).

Свидетельство должно быть аннулировано, если:

[1206] Летняя грузовая марка определяется верхней кромкой линии, проходящей через центр круга, и также линии, отмеченной буквой Л (S).

[1207] Тропическая грузовая марка. Эта марка определяется верхней кромкой линии, отмеченной буквой Т (T).

[1208] Зимняя грузовая марка. Зимняя грузовая марка определяется верхней кромкой линии, отмеченной буквой З (W).

[1209] Зимняя грузовая марка для Северной Атлантики определяется верхней кромкой линии, отмеченной буквам З С А (W N A).

[1210] Грузовая марка для пресной воды определяется верхней кромкой линии, отмеченной буквой П (F). Разница между грузовой маркой для пресной воды в летнее время и летней грузовой маркой предоставляет допускаемое увеличение осадки в пресной воде для остальных грузовых марок. Тропическая грузовая марка для пресной воды определяется верхней кромкой линии, отмеченной буквами ТП (TF).

а) имели место изменения в корпусе и надстройках судна, которые оказывают влияние на расчеты высоты надводного борта;

б) оборудование и устройства для защиты отверстий, лееров, штормовых полупортиков, средств для доступа в помещения для экипажа не поддерживаются в таком же надежном состоянии, в каком они находились во время выдачи свидетельства;

в) судно не подвергалось периодически в сроки и на условиях, установленных администрацией, осмотрам для удостоверения в том, что во время срока действия свидетельства корпус и надстройка, упомянутые в условии «а», не были изменены и что оборудования и устройства, упомянутые в условии «б» , поддерживались в надлежащем состоянии.

Правовое положение судов

Если судно должным образом зарегистрировано, имеет на борту все необходимые документы и классификационные свидетельства, должным образом укомплектовано экипажем, имеющим соответствующую международным правилам квалификацию, то оно признается годным к участию в международном судоходстве.

Правовое положение судна, занятого исключительно в коммерческой деятельности, зависит от правового режима морских пространств, в которых оно осуществляет мореплавание (о чем уже говорилось в части I настоящей книги), а также от отношения к судну как к объекту имущественных претензий, в связи с его:

а) куплей-продажей;

б) залогом (ипотекой);

в) обращением ареста.

Вопрос о **морских залогах и ипотеках** регламентирован Международной конвенцией о морских залогах и ипотеках 1993 г. целью которой является развитие национального торгового флота и обеспечение международной унификации в области морских залогов и ипотек.

Ипотеки (англ. – mortgages) и регистрируемые обременения того же характера, устанавливаемые в отношении морских судов, признаются и подлежат принудительному осуществлению при условии, что:

– такие ипотеки и обременения установлены и занесены в реестр в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно;

– реестр и любые документы, подлежащие сдаче на хранение регистрирующему органу в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно, открыты для публичной проверки, а выписки из реестра и копии таких документов могут быть получены от регистрирующего органа;

– в реестре или любых документах, упомянутых выше, содержатся имя и адрес лица, в пользу которого установлены ипотека или обременение, или отметка о том, что они установлены на предъявителя, а также указана максимальная сумма обеспечения, если этого требует законодательство государства регистрации или если эта сумма указана в документе, устанавливающем ипотеку или обременение, дата и другая информация, которая в соответствии с законодательством государства регистрации определяет очередность удовлетворения относительно других зарегистрированных ипотек и обременений.

Очередность удовлетворения зарегистрированных ипотек или обременений относительно друг друга определяется законодательством государства регистрации. За исключением случаев принудительной продажи, государство не должно разрешать собственнику исключить судно из своего реестра до тех пор, пока из него не будут исключены все зарегистрированные ипотеки или обременения или пока не будет получено письменное согласие всех держателей таких ипотек или обременений.

Если в соответствии с законодательством государства-участника исключение судна из реестра производится в обязательном порядке, помимо случаев добровольной продажи, то держателям зарегистрированных ипотек или обременений направляется уведомление о предстоящем исключении судна из реестра, с тем чтобы такие держатели приняли надлежащие меры для защиты своих интересов[1211].

Каждый из следующих видов требований к собственнику (фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору) судна обеспечивается морским залогом в отношении требования:

1) по заработной плате (и других сумм), причитающихся капитану и другим членам экипажа судна в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени;

2) в связи с гибелью или телесными повреждениями на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна;

3) в отношении вознаграждения за спасение судна;

4) в отношении выплаты портовых сборов, сборов за пользование каналами и другими водными путями и лоцманских сборов;

5) вытекающего из гражданских правонарушений, связанных с нанесением материального ущерба или вреда в процессе эксплуатации судна, за исключением утраты или повреждения груза, контейнеров или багажа пассажиров, перевозимых на судне.

Морские залоги имеют приоритет перед зарегистрированными ипотеками и обременениями, и никакое другое требование не имеет приоритета перед такими морскими залогами или перед такими ипотеками или обременениями.

Морские залоги удовлетворяются в том порядке, в котором они перечислены выше, при том, однако, условии, что морские залоги, служащие обеспечением требований в отношении вознаграждения за спасение судна, имеют приоритет перед всеми другими морскими залогами, установленными в отношении судна до момента совершения операций, в результате которых возникают указанные залоги. Морские залоги, служащие обеспечением требований в отношении вознаграждения за спасение судна, удовлетворяются в порядке, обратном времени возникновения обеспеченных ими требований. Такие требования считаются возникшими с момента завершения каждой спасательной операции.

Морские залоги погашаются по истечении одного года, если только до истечения этого срока судно не было арестовано, причем такой арест вызвал принудительную продажу.

Каждое государство может в своем законодательстве предусмотреть другие морские залоги в отношении судов для обеспечения требований к собственнику (фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору) судна, помимо требований, о которых говорилось выше, при условии, что такие залоги погашаются:

– по истечении шести месяцев с момента возникновения обеспеченных ими требований, если только до истечения этого срока судно не было арестовано, причем такой арест вызвал принудительную продажу; или

– по истечении 60 дней после продажи судна добросовестному покупателю, при этом данный срок начинает исчисляться с даты регистрации продажи в соответствии с законодательством государства, в котором судно регистрируется после продажи.

Каждое государство может предусмотреть в своем законодательстве право удержания в отношении судна, находящегося во владении:

[1211] Если только не было получено согласия этих держателей, исключение из реестра производится лишь по истечении разумного периода времени, составляющего не менее трех месяцев после соответствующего уведомления таких держателей.

а) судостроительного предприятия – для обеспечения требований в связи с постройкой судна; или

б) судоремонтного предприятия – для обеспечения требований в связи с ремонтом судна, включая его реконструкцию, произведенным в период такого владения.

Действие такого права удержания прекращается, как только судно перестает находиться во владении судостроительного или судоремонтного предприятия, за исключением случаев ареста.

В случае принудительной продажи судна в государстве-участнике все зарегистрированные ипотеки или обременения, за исключением тех, которые были приняты покупателем с согласия их держателей, и все залоги и другие обременения любого рода прекращают свое действие в отношении этого судна при условии, что в момент продажи судно находится в пределах юрисдикции этого государства и продажа совершена в соответствии с законодательством указанного государства[1212].

Арест морских судов осуществляется в соответствии с национальным законодательством и с положениями Брюссельской конвенции 1952 г. «Об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов»[1213].

Законодательства большинства традиционных морских держав хотя и инкорпорировали положения Конвенции в свои национальные законы, имеют целый ряд материальных и процедурных особенностей (некоторые примеры сведены в табл. 14.2).

Положения Конвенции применяются к любому судну, плавающему под флагом государств – участников Конвенции, в пределах их юрисдикции. Судно, плавающее под флагом государства, не являющегося стороной Конвенции, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого государства по любым морским требованиям, по которому закон государства – участника Конвенции такой арест разрешает (Статья 8).

«Арест» подразумевает задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования[1214].

«Морское требование» означает любое требование, возникающее из одного или нескольких следующих обстоятельств:

а) причинения убытков судном при столкновении или иным образом;

б) причинения вреда жизни или здоровью лица судном или в связи с его эксплуатацией;

в) спасания;

г) договора об использовании или найме судна на условиях чартера или иным образом;

д) договора перевозки груза на судне на условиях чартера или иным образом;

е) утраты или повреждения перевозимого на судне груза, включая багаж;

ж) общей аварии;

з) бодмереи;

и) буксировки;

к) лоцманской проводки;

л) снабжения судна грузом или материалами в целях его эксплуатации;

м) постройки, ремонта, оборудования судна или уплаты доковых сборов;

н) заработной платы, причитающейся экипажу;

[1212] Издержки и расходы, возникающие в связи с арестом и последующей продажей судна, оплачиваются в первую очередь из средств, полученных от продажи. Такие издержки и расходы включают, в частности, расходы по содержанию судна и экипажа, а также заработную плату, другие суммы и расходы, возникшие с момента ареста.

[1213] 12 марта 1999 г. в Женеве была принята Конвенция по аресту судов, которая, однако, пока в силу не вступила.

[1214] Но не включает задержание судна для исполнения судебного решения.

о) произведенных капитаном от имени судна или его собственника дисбурсментских расходов, включая дисбурсментские расходы. произведенные отправителями груза, фрахтователями или агентами;

п) споров о праве собственности на судно;

Таблица 14.2

Арест судна в практике некоторых стран

Государство	Основания наложения	Компетенция судебных органов	Обязательность истца предоставлять обеспечение	Отношение к Конвенции 1952 г.
Австралия	Морские требования,по которым разрешается обращение взыскания насудно должника	Верховны Суд, Суд Северной территории и верховные суды некоторых государств Австралийского содружества	Не обязан предоставлять какое-либо обеспечение для покрытия расходов должника в связи с арестом судна	Не участвует
Бельгия	Судно может быть арестовано без представления каких-либо доказательств о наличии основного требования и права на иск	Специальный судья 'Juge des Saisies', занимающийся вопросами ареста имущества, в том числе и морских судов	Не требуется.	Положения Конвенции инкорпорированы в национальное законодательство
Великобритания	Судно может быть арестовано в связи с требованиями кредитора, подпадающими под юрисдикцию Адмиралтейского суда	Верховный суд (The High Court of Justice) и суды графств, имеющие адмиралтейскую юрисдикцию	Только по иску 'in rem', т.е. по иску, направленному против самого судна как вещи, а не против его судовладельца	Законодательство об аресте судов основывается на Положениях Конвенции 1952 г. и закона 1956 г. (Administration of Justice Act)
Германия	в связи с любым имущественным требованием	Суд первой инстанции района нахождения судна	Не требуется	
Голландия	По любым имущественным требованиям истца	Суд первой инстанции района нахождения судна	Не требуется	
Греция	По морским требованиям. Арест судна не может быть произведен, если судовладелец или димайз-чартериый фрахтователь заявит абандон судна и фрахта в пользу кредиторов	Суд первой инстанции района нахождения судна	Не требуется	Участница Конвенции
Италия	По морским требованиям	Суд первой инстанции района нахождения судна	Не требуется, но суд может потребовать	Положения Конвеции инкорпорированы в национальн. законодательств
Франция	Любые требований кредитора	Президент коммерческого суда, либо президент суда первой инстанции по месту нахождения судна	Не требуется	Участница Конвенции. Статьи 48, 49, 51 французского ГПК
США	По морским требованиям кредитор может начать производство, а также как по искам 'in rem', так и 'inpersonam', в отсутствие ответчика в данном округе	Федеральный окружной суд. Иски предъявляются в суде округа, где был произведен арест	Не требуется. Арест производится по решению суда специальным лицом (United States Marshal), который становится фактическим владельцем судна или груза	

р) споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли;

с) ипотеки судна.

Судно, плавающее под флагом одного из государств – участников Конвенции, может быть арестовано в пределах юрисдикции любого государства – стороны Конвенции по любому из вышеперечисленных морских требований.

Арест на судно не налагается и гарантия или иное обеспечение не предоставляется более одного раза по одному и тому же морскому требованию одного и того же лица в пределах юрисдикции одного или нескольких государств. Если судно было арестовано и гарантия (или иное обеспечение) была предоставлена для освобождения судна или во избежание угрозы его ареста, любой последующий арест судна или любого судна, принадлежащего тому же собственнику, тем же лицом по тому же морскому требованию, аннулируется и судно освобождается судом или другой компетентной судебной властью этого государства, если лицо, имеющее требование, не докажет, что существовала другая веская причина для сохранения ареста.

Если при фрахтовании судна на условиях бербоут-чартера фрахтователь (а не зарегистрированный собственник) несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна, лицо, имеющее требование, может арестовать это судно или другое судно, находящееся в собственности фрахтователя, однако никакое другое судно, являющееся собственностью зарегистрированного собственника, не может быть арестовано по таким морским требованиям (Статья 3).

Судно может быть арестовано только на основании решения суда или другой компетентной судебной власти государства, в котором налагается арест(Статья 4).

Суд или другая компетентная судебная власть, наложившая арест на судно, разрешает освободить судно при предоставлении достаточной гарантии или иного обеспечения, за исключением случаев, когда судно было арестовано по причине споров о праве собственности на него или споров между собственниками о праве собственности на судно, владении или пользовании им или распределении прибыли. В таких случаях суд может разрешить лицу, в чьем владении находится судно, эксплуатировать его при предоставлении этим лицом достаточной гарантии или иного обеспечения.

При отсутствии соглашения сторон относительно достаточности гарантии или иного обеспечения суд (или другая компетентная судебная власть) определяет характер и размер обеспечения.

Просьба об освобождении судна против предоставления такого обеспечения не должна истолковываться как признание ответственности или как отказ от права на законное ограничение ответственности собственника судна.

Все процессуальные вопросы, а также вопросы относительно того, несет ли лицо, имеющее требование, за убытки, вызванные арестом судна, или расходы, понесенные в связи с предоставлением гарантии или иного обеспечения с целью освободить судно из-под ареста или предотвратить его арест, регулируются законом государства, в водах которого наложен арест (Статья6).

ГЛАВА 15.
ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ СУДОВОГО ЭКИПАЖА

Классификация экипажа морского судна осуществляется в соответствии с нормами государства флага регистрации. Вместе с тем, некоторые международные конвенции (например, принятые в рамках МОТ) используют классификацию членов экипажа, предполагая наличие в его составе капитана, старшего помощника, механика и лиц рядового состава. Приводимая ниже классификация использована в приложении к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (КПДМ-78) и приводится в настоящей главе как наиболее полный перечень, имеющий отношение к ее содержанию.

В составе экипажа указанная Конвенция допускает наличие капитана, лиц командного и рядового составов. В частности:

1) капитан – лицо, командующее судном;

2) лицо командного состава – член экипажа, не являющийся капитаном, назначаемым таковым согласно национальному закону или правилам, либо, за их отсутствием, согласно коллективному договору или обычаю;

3) старший помощник капитана – лицо командного состава, следующее по должности после капитана, на которое возлагается командование судном в случае неспособности капитана командовать судном;

4) помощник капитана (штурман) – квалифицированное лицо командного состава, несущее навигационную вахту;

5) механик – квалифицированное лицо командного состава, ответственное за несение вахты в машинном отделении;

6) старший механик – старший по должности механик, ответственный за судовую силовую установку;

7) второй механик – механик, следующий по должности после старшего механика, на которого возлагается ответственность за судовую силовую установку в случае неспособности старшего механика нести такую ответственность;

8) механик-стажер – лицо, проходящее подготовку, чтобы стать механиком, и назначаемое таковым согласно национальному закону или правилам;

9) радиоспециалист – лицо, имеющее диплом оператора-радиотелеграфиста первого или второго класса либо общий диплом оператора радиосвязи морской подвижной службы, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи, который работает на радиотелеграфной станции судна, на котором Международная конвенция по охране человеческой жизни на море требует иметь такую станцию;

10) оператор-радиотелеграфист – лицо, имеющее соответствующий диплом, выдаваемый на основании положений Регламента радиосвязи;

11) лицо рядового состава – член экипажа судна, не являющийся капитаном или лицом командного состава (Правило I/1).

Основные общие требования к экипажу морского судна сформулированы в КМП-82, СОЛАС-74 и КПДМ-78. Они сводятся к тому, что каждое государство:

– принимает 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;

– в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов; командования судна капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудова-

ния, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна; ознакомления экипажа с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и были обязаны соблюдать такие правила.

Государства обеспечивают соблюдение судами, плавающими под их флагом (или зарегистрированными в них), своих законов и правил для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и с этой целью, принимают надлежащие меры для установления запретов на плавание судов до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море, если они не отвечают требованиям международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов [14, Статья 217].

СОЛАС-74 накладывают общую обязанность на государства флага обеспечить для цели безопасности жизни на море соответствующего комплектования экипажа (Правило v/13).

КПДМ-78, как и КПДПРС-95 [1215] содержат наиболее полный список международных правил, относящихся к подготовке и дипломированию экипажа. Эти конвенции утверждают минимальные требования к подготовке, квалификации и мореходному обеспечению (сервису) для капитанов и офицеров и для соответствующих категорий, которые формируют часть навигационной вахты, вахты в машинном отделении на нефтяных, химических танкерах или танкерах со сжиженным газом, пассажирских судах (включая суда типа «Ro-Ro») и рыболовных судах.

Анализ указанных конвенций позволяет сформулировать основные международно-правовые требования, применение которых к государствам флага судна, судовладельцам и самим членам экипажей, формирует правовое положение последних. К ним следует отнести:

– порядок комплектования экипажа и оформления трудовых отношений;
– право на репатриацию;
– установление минимального возраста для работы в море;
– предупреждение несчастных случаев среди моряков и медицинское освидетельствовании моряков;
– питание и столовое обслуживание экипажа;
– размещение моряков на судне;
– порядок дипломирования моряков и организация несения ходовой вахты;
– требования к профессиональному обучению моряков.

15.1. Порядок комплектования и условия службы членов экипажа

Порядок комплектования экипажа, условий службы, обеспечения безопасности трудовой деятельности, репатриации, организации бытовых условий на судне и профессиональная подготовка моряков регламентируются законами государства флага судна с учетом его обязательств, вытекающих из международных соглашений и конвенций, в том числе заключенных под эгидой Международной организации труда (МОТ). К последним следует отнести следующие основные конвенции: 1920 г. О ми-

[1215] КПДПРС-95 - Международная Конвенция по подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты. Была принята в 1995 г. и по аналогии с КПДМ-78 установила стандарты тренировки, удостоверения и несения вахты для экипажей рыболовных судов.

нимальном возрасте для работы в море (№ 7); 1936 г. О минимальном возрасте для работы в море (№ 58); 1973 г. О минимальном возрасте для приема на работу (№ 138); 1936 г. Об обязательствах судовладельцев в случае болезни, травмы или смерти моряков (№ 55); 1936 г. О страховании моряков по болезни (№ 56); 1969 г. О медицинской помощи и пособиях по болезни (№ 130); 1946 г. О медицинском освидетельствовании моряков (№ 73); 1970 г. О предупреждении несчастных случаев среди моряков (№ 134); 1949 г. О помещениях для экипажа на борту судов (№ 92); 1946 г. О питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (№ 68); 1936 г. О минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов (№ 53); 1926 г. О трудовых договорах моряков (№ 22); 1926 г. О репатриации моряков (№ 23); 1948 г. Относительно свободы ассоциаций и защиты права на организацию (№ 87); 1949 г. Относительно применения принципов права на организацию и заключение коллективных договоров (№ 98) и некоторые другие.

В соответствии с положениями Конвенции 1976 г. о минимальных нормах в торговом флоте каждое государство – член МОТ (и указанной конвенции) должно иметь законодательство или правила, устанавливающие для зарегистрированных на его территории судов:

1) нормы безопасности, включая нормы относительно квалификации, продолжительности рабочего времени и укомплектования экипажа, в целях обеспечения безопасности для жизни на борту судна;

2) соответствующие меры социального страхования; и

3) условия труда и жизни на борту судна, в той мере, насколько они, удовлетворяли бы в равной мере заинтересованных судовладельцев и моряков.

Порядок оформления трудовых отношений

В соответствии со Статьей 3 Конвенции МОТ № 22 «О трудовых договорах моряков» от 24 июня 1926 г. договоры о найме подписываются судовладельцем (или его представителем) и моряком, которым должна быть предоставлена возможность изучить договор до его подписания.

Моряк подписывает договор на условиях, установленных национальным законодательством с целью обеспечения надлежащего надзора со стороны компетентного органа государственной власти.

Вышеупомянутые положения считаются выполненными, если компетентный орган власти подтверждает, что положения договора были представлены ему в письменной форме и одобрены как судовладельцем (или его представителем), так и моряком.

Договор не может содержать никакого положения, противоречащего положениям национального законодательства или упомянутой выше Конвенции.

Каждому моряку должен быть вручен документ, содержащий сведения о его службе на борту судна. Форма этого документа, заносимые в него сведения и условия его выдачи определяются национальным законодательством. Этот документ не содержит никакой оценки качества работы моряка или указания на размер его заработной платы.

Трудовой договор может заключаться либо на определенный период, либо на одно плавание или, если это допускается национальным законодательством, на неопределенный период; в нем ясно излагаются соответствующие права и обязанности сторон, а также указываются следующие данные:

1) фамилия и имя моряка, дата его рождения или возраст и место рождения;

2) место и дата заключения договора;

3) название судна или судов, на борту которых моряк обязуется служить;

4) численность экипажа судна (если это требуется национальным законодательством);

5) намечаемые рейс или рейсы, если это может быть определено в момент заключения договора;

6) должность, на которую нанимается моряк;

7) если возможно, место и дата явки моряка на борт судна для работы;

8) продовольственное обеспечение, причитающееся моряку;

9) размер заработной платы;

10) срок договора и условия прекращения его действия (Статья 6).

Договор, заключенный на неопределенный период, может быть расторгнут любой стороной в любом порту погрузки или разгрузки при условии, что об этом заранее было сделано уведомление (в письменном виде), указанное в договоре, срок для которого не должен быть менее 24 часов.

Договор, заключенный на одно плавание, на определенный период или на неопределенный период, считается прекратившим действие:

а) по обоюдному согласию сторон;

б) в случае смерти моряка;

в) в случае гибели или полной мореходности судна;

г) по любой иной причине, которая может быть предусмотрена национальным законодательством.

Национальное законодательство также определяет обстоятельства, при которых моряк может потребовать своего немедленного списания с судна.

Каковы бы ни были причины прекращения действия договора или его расторжения, в документ, содержащий сведения о службе, выдаваемый моряку, и в судовую роль вносится запись о списании моряка с судна, и эта запись, по требованию одной из сторон, заверяется компетентным органом власти. Моряк имеет в любом случае право, в дополнение к упомянутому документу, получить от капитана отдельный отзыв о качестве его работы или, по крайней мере, о том, выполнил ли он полностью свои обязательства по договору.

Порядок найма на суда, зарегистрированные в иностранном государстве

К середине прошлого столетия на рынке морской рабочей силы возникла проблема, связанная с должным оформлением трудовых отношений с судовладельцами на судах, зарегистрированных в тех странах, где не существовало практики заключения коллективных договоров с экипажем. 29 апреля 1958 г. Международная организация труда (МОТ) постановила принять Рекомендации «О найме моряков на иностранные суда».

В соответствии с упомянутым документом, каждое государство – член МОТ должно делать все от него зависящее, чтобы отговаривать находящихся на его территории моряков поступать на службу или соглашаться служить на судах, зарегистрированных в иностранном государстве, если предлагаемые морякам условия найма не соответствуют общепринятым условиям, применяемым в коллективных договорах организациями судовладельцев. Каждое государство – член МОТ должно следить за тем, чтобы надлежащим образом было обеспечено возвращение моряка, служащего на зарегистрированном в иностранном государстве судне и высаженного на берег в иностранном порту по причинам, не зависящим от его воли и медицинский уход и суточные моряка, служащего на судне, зарегистрированном в иностранном государстве, и высаженного на берег в иностранном порту в результате болезни или несчастного случая, происшедшего при исполнении служебных обязанностей на судне, а не в результате его собственного преднамеренного проступка.

Право на репатриацию

24 сентября 1987 г. Генеральная конференция МОТ пересмотрела Конвенцию 1926 г. «О репатриации моряков», а также Рекомендации 1926 г. о репатриации капитанов судов и, учитывая получивший широкое распространение в морском судоходстве рост найма иностранных моряков, приняла Конвенцию о репатриации моряков (Конвенция МОТ № 166) [1216].

Положения Конвенции охватывают все морские суда, являющиеся государственной или частной собственностью, зарегистрированные на территории любого члена МОТ, для которого эта Конвенция имеет силу, и обычно используемые в торговом морском судоходстве, а также судовладельцев и моряков таких судов.

Моряк (применительно к Конвенции под ним понимается любой член экипажа) пользуется правом на репатриацию в следующих случаях:

а) по истечении за границей срока найма на конкретный период или на конкретный рейс;

б) по истечении периода, указанного в уведомлении, выданном в соответствии с положениями статей соглашения о найме или заключенного с моряком договора о найме;

в) в случае заболевания или травмы, или по иной медицинской причине, которые влекут за собой репатриацию, если врачи считают моряка транспортабельным;

г) в случае кораблекрушения;

д) в случае если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по контракту как наниматель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине;

е) в случае если судно без согласия моряка направляется в зону военных действий, как она определена национальными законодательством или правилами или коллективными договорами;

ж) в случае прекращения или приостановки действия трудового контракта в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, или прекращения действия трудового контракта по любой другой аналогичной причине.

Максимальные сроки службы на борту судна, дающие моряку право на репатриацию, не должны превышать 12 месяцев. Национальный закон каждого государства – члена МОТ, для которого указанная Конвенция имеет силу, должен предусмотреть в национальном законодательстве места назначения, куда моряки могут быть репатриированы.

Места репатриации включают пункт, в котором моряк дал согласие на наем, пункт, оговоренный в коллективном договоре, страну проживания моряка или любой другой пункт, взаимно согласованный в момент найма. Моряк имеет право выбрать из предписанных мест репатриации пункт, в который он должен быть репатриирован.

Судовладелец несет ответственность и расходы за организацию репатриации соответствующим и скорым образом. Обычным видом транспорта признается воздушный.

Расходы, которые несет судовладелец, включают:

а) проезд к пункту, избранному для репатриации;

б) квартирные расходы и расходы на питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;

в) заработную плату и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;

г) провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации;

[1216] Вступила в силу 3 июля 1991 г.

д) лечение, в случае необходимости, до тех пор, пока моряк не будет годен для переезда к месту репатриации.

Если причиной репатриации являются серьезные нарушения моряком своих обязанностей, установленных национальным законодательством, правилами или коллективными договорами, судовладелец имеет право на удержание с моряка расходов по репатриации или их части.

Если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с. репатриацией моряка, имеющего право на нее, то:

а) компетентный орган МОТ, на территории которого зарегистрировано судно, организует и оплачивает расходы по репатриации заинтересованного моряка; если он оказался не в состоянии сделать это, то государство, откуда должен быть репатриирован моряк, или государство, гражданином которого является моряк, могут организовать его репатриацию и взыскать расходы по репатриации с члена МОТ, на территории которого зарегистрировано судно;

б) расходы по репатриации подлежат удержанию с судовладельца члена МОТ, на территории которого зарегистрировано судно.

Идентификация личности моряков

В июне 2003 г. под эгидой МОТ была принята Конвенция об удостоверениях личности моряков, которая установила более жесткий режим идентификации моряков с целью обеспечения более эффективной защиты морского судоходства от терроризма[1217]. Вновь устанавливаемый режим также нацелен на то, чтобы устанавливаемые правила не ограничивали свободу передвижения, необходимую для осуществления моряками разных стран своей профессиональной деятельности [1218].

В Конвенции 2003 г. перечислены основные требования к документу, удостоверяющему личность моряка и требования к к его форме, которая должна легко адаптироваться к новым технологическим достижениям. Важнейшим элементом удостоверения личности моряка становится шаблон биометрических данных на основе отпечатков пальцев. В принятой в связи с этой Конвенцией резолюции содержится просьба к Генеральному директору МОТ принять неотложные меры для разработки «глобального взаимозаменимого стандарта для биометрических элементов»[1219]. В ней предусмотрено положение по упрощению порядка получения берегового отпуска, а также транзита и перемещения моряков, включая освобождение от необходимости наличия визы для моряков, находящихся в отпуске на берегу.

Во избежание риска выдачи удостоверения личности неправомочному лицу Конвенция также требует, чтобы ратифицировавшие ее государства-члены хранили информацию в надлежащей базе данных, доступной для международного консультирования уполномоченными должностными лицами, а также разработали и соблюдали адекватные процедуры выдачи удостоверений. Эти процедуры, охватывающие не только аспекты безопасности, но и все необходимые гарантии индивидуальных прав, включая защиту данных, должны быть транспарантными и доступными для международного контроля.

[1217] Конвенция заменила ранее действовавшую Конвенцию МОТ № 108, принятую в 1958 году.

[1218] По данным МОТ в мире насчитывается около 1,2 млн. моряков (кроме военных и иных, находящихся на государственной и некоммерческой службе).

[1219] С учетом совместимости с аналогичной работой, осуществляемой в рамках Международной организацией гражданской авиации.

Минимальный возраст для работы в море

Минимальный возраст найма для работы в море установлен Конвенцией МОТ 1936 г.,[1220] в соответствии с которой, лица моложе 15 лет[1221] не могут быть наняты или работать на борту судов, кроме тех, на которых заняты члены только одной семьи, а также «школьных или учебных судах». Иными словами, «национальные законы или правила могут предусматривать выдачу для детей не моложе 15 лет удостоверений, разрешающих им быть нанятыми на работу в море, в случае если ... компетентная власть убедится (после должного учета здоровья и физического развития ребенка) в том, что такая работа отвечает интересам ребенка» (Статья 2). В связи с принятием в 1973 г. Конвенции «О минимальном возрасте» (Конвенция МОТ № 138) минимальный возраст найма подростка на работу, в том числе и на морском транспорте, не может быть менее установленного в государстве флага судна возраста получения обязательного школьного образования.

Каждый капитан или судовладелец должен вести список всех занятых на борту его судна лиц, не достигших 16-летнего возраста, с указанием даты их рождения, или вписывать эти данные в судовую роль.

Кроме того, в соответствии с Конвенцией МОТ № 15 от 25.10.1921 г. подростки в возрасте до 18 лет не могут быть наняты на работу или работать на судах в качестве грузчиков угля или кочегаров (Статья 2). В соответствии со Статьей 3 указанной Конвенции данные положения не распространяются:

а) на работу, выполняемую подростками на школьных или учебных судах, при условии, что такая работа санкционирована и контролируется государственным органом;

б) работу подростков на судах, приводимых в движение средствами иными чем пар;

в) подростков, достигших 16-летнего возраста, которые будучи признанными после медицинского освидетельствования физически годными, могут быть наняты на работу в качестве грузчиков угля или кочегаров на суда, занятые исключительно в каботажной торговле Индии и Японии, при условии соблюдения правил, установленных после консультации с наиболее представительными организациями предпринимателей и трудящихся в этих странах (статья 3).

19 июня 1959 г. Генеральная конференция МОТ приняла Конвенцию о минимальном возрасте (рыбаков). Конвенция применяется к лицам, занятым на работах рыболовных судов[1222].

Конвенцией установлено, что дети моложе 15 лет не допускаются к работе на борту рыболовных судов, однако они могут «время от времени принимать участие в работах на борту рыболовных судов во время школьных каникул при условии, что работы, которыми они заняты:

а) не являются вредными для их здоровья или нормального развития;

б) не препятствуют посещению ими школы; и

в) не имеют целью получение коммерческой выгоды.

Кроме того, национальное законодательство может разрешать выдачу свидетельств, на основании которых дети не моложе 14 лет могут допускаться к работе в тех случаях, когда школьные или другие соответствующие власти, определяемые нацио-

[1220] Конвенция 1936 г. представляет собой пересмотренный текст Конвенции МОТ от 1921 г. (Конвенция № 58). Конвенция денонсирована некоторыми странами-участниками в виду ратификации Конвенции МОТ № 138.

[1221] Ранее этот возраст составлял 14 лет.

[1222] Применительно к Конвенции термин «рыболовное судно» охватывает все корабли или суда любого типа, государственные или частные, занятые морской рыбной ловлей в соленых водах (Конвенция не охватывает рыбной ловли в портах, гаванях и устьях рек или лиц, занимающихся рыбной ловлей в виде спорта или для развлечения).

нальным законодательством, с надлежащим учетом здоровья и физического состояния ребенка, а также и тех преимуществ, которые он может извлечь из предлагаемой работы либо немедленно, либо в будущем, удостоверились в том, что такая работа окажется полезной для ребенка [1223].

Предупреждение несчастных случаев среди моряков

МОТ за годы своего существования не единожды обращалась к проблеме предупреждения несчастных случаев среди моряков. На это были нацелены нормы международных трудовых конвенций (Конвенции 1932 г. о защите докеров от несчастных случаев, Конвенции 1946 г. о медицинском освидетельствовании моряков и Конвенции 1963 г. о снабжении машин защитными приспособлениями) и рекомендаций, применимых к работе на борту судов и в порту и касающихся предупреждения производственных несчастных случаев среди моряков, в частности Рекомендаций 1926 г. об инспекции труда моряков, Рекомендаций 1929 г. о предотвращении несчастных случаев на производстве Норм, содержащихся в Конвенции 1960 г. по охране человеческой жизни на море, и Правил, приложенных к международной Конвенции по грузовым маркам (пересмотренной в 1966 г.), также содержит ряд мер безопасности на борту судов, обеспечивающих защиту работающих на них людей.

30 октября 1970 г. МОТ была принята Конвенция о предупреждении несчастных случаев (моряки), которая вступила в силу 28 ноября 1981 г.

Конвенция обязывает участвующие в ней государства принять меры для обеспечения того, чтобы производственные несчастные случаи надлежащим образом расследовались и о них представлялись соответствующие сведения, а также чтобы осуществлялся подробный статистический учет и анализ данных о таких несчастных случаях.

В целях создания прочной основы предупреждения несчастных случаев, причиной которых являются отдельные опасности, свойственные условиям труда моряков, проводится изучение общих тенденций и тех опасностей, на которые указывают статистические данные.

Положения, касающиеся предупреждения производственных несчастных случаев, должны определятся внутренними правовыми нормами конкретного государства и охватывать следующие вопросы:

а) конструктивные особенности судна и его энергетической установки;

б) специальные меры безопасности на палубе и во внутренних помещениях судна;

в) погрузочно-разгрузочное оборудование, якоря, тросы, балласт и опасные грузы; противопожарные мероприятия и тушение пожаров;

г) индивидуальные средства защиты для моряков.

Государство должно обязать судовладельцев принять правила, согласно которым из числа членов экипажа судна должно назначаться лицо, подчиненное капитану и отвечающее за меры по предупреждению несчастных случаев и обеспечить, с учетом национальных условий, включение курсов обучения по предупреждению несчастных случаев и по мерам производственной гигиены в учебные программы учреждений профессиональной подготовки моряков всех категорий и рангов в качестве элемента профессиональной подготовки [1224].

Обеспечение безопасности погрузо-разгрузочных операций

[1223] Статья 2 Конвенции МОТ 1959 г.

[1224] Статьи 7, 8 Конвенции МОТ 1970 г.

12 апреля 1932 г. Генеральная конференция МОТ постановила принять ряд предложений о частичном пересмотре Конвенции о защите от несчастных случаев трудящихся, занятых на погрузке или разгрузке судов, и утвердить новую Конвенцию о защите докеров от несчастных случаев 1932 г.

В соответствии с указанной Конвенцией термин «операции» означает и включает всю работу или любую часть работы, выполняемую на суше или на борту судна по погрузке или разгрузке любого судна, предназначенного для морского или внутреннего судоходства, за исключением военных кораблей, в любом морском или внутреннем порту, гавани, в любом доке, на молу, причале или в любом другом подобном месте, где выполняется данная работа.

Все обычные подходы, проходящие через док, мол, причал или другие подобные места, которыми трудящиеся должны пользоваться для того, чтобы добраться до рабочего места, где выполняются операции, или чтобы вернуться оттуда, а также все рабочие места на суше должны содержаться в таком состоянии, которое обеспечивает безопасность пользующихся ими трудящихся. С этой целью, в частности:

1) все упомянутые места работы и подходы к ним от ближайшей дороги общего пользования снабжаются эффективным и безопасным освещением;

2) молы и причалы освобождаются от грузов, с тем чтобы обеспечить свободный проход к средствам доступа на судно, проход, если он идет вдоль края причала или мола, должен иметь ширину минимум 90 см и быть свободным от любых препятствий, не считая постоянных сооружений, действующих установок и механизмов;

3) по мере возможности, с учетом грузооборота и проводимых операций все опасные части упомянутых подходов и мест работы (например, опасные отверстия, углы и края), опасные проходы через мосты, кессоны и ворота доков, должны снабжаться соответствующей оградой высотой минимум 75 см.

Если судно стоит у причала или у другого судна для выполнения операций, трудящимся предоставляются безопасные средства доступа для прохода на судно и обратно (шириной минимум 55 см, изготовленные из доброкачественных материалов и в хорошем состоянии, снабженные с обеих сторон по всей длине надежной оградой высотой минимум 82 см), за исключением случаев, когда обстоятельства позволяют им выполнить данные операции без специальных приспособлений, не подвергаясь напрасному риску.

Если трудящиеся должны выполнять операции в трюмах, глубина которых от уровня палубы до дна трюма превышает 1,5 м (5 футов), им предоставляются безопасные средства доступа (в виде трапа, обеспечивающего опору, а также прочную опору для рук) и пока трудящиеся находятся на борту судна для выполнения операций, любой люк грузового трюма, доступный для них, либо окружается надежной оградой высотой 90 см, либо прочно закрывается, когда он не используется для перемещения товаров, угля или других материалов.

Все погрузо-разгрузочные механизмы на борту судна или на суше, а также цепи и тросы, используемые при их работе, проверяются и испытываются надлежащим образом, а их максимальная безопасная нагрузка удостоверяется в соответствии с предписываемыми условиями компетентным лицом, назначенным национальными органами власти. Указанные механизмы и их принадлежности должны периодически осматриваться (не реже чем один раз в год)[1225] и подвергаться тщательной проверке (не реже чем раз в четыре года)[1226].

[1225] Все подвижные части (например, цепи, тросы, кольца, гаки) осматриваются всякий раз перед их использованием, если они не осматривались в течение предыдущих трех месяцев.

[1226] Один раз в год любые подъемные установки (такие, как подъемные краны, лебедки), блоки, скобы и любые другие вспомогательные устройства должны тщательно проверятся.

В доках, на молах, причалах и других подобных местах, часто используемых для операций, средства по оказанию первой помощи, предусматриваемые национальным законодательством с учетом местных условий, сохраняются в таком состоянии, чтобы можно было быстро обеспечить оказание первой помощи и при серьезных несчастных случаях быстро доставить пострадавшего в ближайшую больницу.

Как отмечалось выше, КМП-82 содержит положения о том, что каждое государство имеет право на то, чтобы суда плавали под его флагом. С другой стороны, очевидным признается и то, что условия труда оказывают существенное влияние на охрану человеческой жизни на море. Принимая во внимание, что затрагиваемые проблемы приобрели особое значение в связи с регистрацией большого объема тоннажа судов в странах, ранее не считавшихся исконно морскими, а перемена флага оказывает влияние на социальные условия моряков, а значит непосредственно влияет на безопасность мореплавания, МОТ в 1958 г. приняла Рекомендации о социальных условиях и безопасности моряков.

Указанные рекомендации исходят из того, что условие, согласно которому национальность судна зависит от реальной связи между данным государством, и данным судном означает, что государство должно эффективно осуществлять в технической, административной и социальной областях свою юрисдикцию и свой контроль над судами, плавающими под его флагом.

Страна регистрации должна полностью принять обязательства, вытекающие из регистрации, и осуществлять эффективный контроль в целях обеспечения безопасности и благосостояния моряков на своих морских торговых судах, и, в частности, страна регистрации должна:

а) выработать и принять правила, направленные на обеспечение того, чтобы на всех зарегистрированных в данной стране судах соблюдались признанные в международном масштабе нормы безопасности;

б) принять меры по организации надлежащей судовой инспекции, соответствующей зарегистрированному в данной стране тоннажу, и обеспечить регулярную инспекцию всех зарегистрированных в этой стране судов для обеспечения соответствия с нормами безопасности;

в) создать как на своей территории, так и за границей необходимые находящиеся под правительственным контролем учреждения для наблюдения за наймом и увольнением моряков;

г) обеспечить, чтобы условия службы моряков соответствовали нормам, общепринятым в исконно морских странах, или убедиться в том, что они им соответствуют;

д) с помощью правил или законодательства, если это уже не предусматривается каким-либо другим способом, обеспечить свободу объединения для моряков, несущих службу на борту ее судов;

е) обеспечить с помощью правил или законодательства надлежащую репатриацию на родину моряков, несущих службу на борту судов данной страны, в соответствии с практикой, существующей в исконно морских странах;

ж) обеспечить принятие надлежащих и удовлетворительных мер по организации экзамена для кандидатов на получение квалификационных свидетельств и для выдачи таких свидетельств.

Медицинское освидетельствование моряков

Конвенция о медицинском освидетельствовании моряков была подписана в Сиэтле 29 июня 1946 г.[1227] и применяется к экипажам всех мореходных судов, государственным или частным, занятым перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих це-

[1227] Конвенция пересмотрена в 1949 г.

лях и зарегистрированных на территории государств, в отношении которых она имеет силу [1228].

Положения Конвенции имеют отношение ко всем лицам, занятым на любой должности на борту судов, за исключением:

а) лоцмана, не входящего в состав экипажа;

б) лиц, состоящих на борту на службе не у судовладельца, а у другого предпринимателя, за исключением офицеров-радистов или радистов, находящихся на службе радиотелеграфной компании;

в) грузчиков, не входящих в состав экипажа;

г) лиц, занятых в портах, которые обычно не заняты в море.

Конвенция запрещает принимать на работу на судно лиц, если они не представят удостоверение, подтверждающее его пригодность к работе в море, на которую они нанимаются, подписанное врачом или иным лицом, уполномоченным компетентным органом власти выдавать такие удостоверения.

Компетентный орган власти по консультации с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков устанавливает характер проводимого медицинского освидетельствования и те данные, которые включаются в медицинское удостоверение. В частности, медицинское удостоверение должно подтверждать:

а) что слух, зрение моряка и его способность различать цвета являются вполне удовлетворительными;

б) что моряк не страдает какой-либо болезнью, способной обостриться в результате службы в море или сделать его негодным к такой службе или угрожать здоровью других лиц на борту.

Медицинское удостоверение остается в силе не более двух лет с момента его выдачи[1229] и если срок действия удостоверения истекает во время нахождения в плавании, оно сохраняет силу до конца плавания.

Питание и столовое обслуживание экипажа

Вопросы питания экипажа регламентируются Конвенцией МОТ 1946 г. о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов[1230].

Государство, в отношении которого настоящая Конвенция находится в силе, несет ответственность за установление надлежащих норм питания и столового обслуживания экипажей своих морских судов, являющихся государственной или частной собственностью, используемых для коммерческих перевозок грузов или пассажиров.

Государство регистрации судна должно законодательно закрепить нормы, регулирующие питание и столовое обслуживание, с целью охраны здоровья и обеспечения благосостояния экипажей судов. Эти нормы должны предусматривать:

а) удовлетворительное снабжение пищей и водой с учетом состава экипажа, а также продолжительности и характера рейса, в отношении количества, питательности, качества и разнообразия;

б) устройство и оборудование пищеблока на борту всех судов, с тем чтобы экипажи были обеспечены хорошей пищей (Статья 5).

На государство также налагается обязанность по осуществлению надзора:

– за запасами пищи и воды;

[1228] Конвенция не применяется к судам водоизмещением менее 200 брутто-регистровых тонн; к таким деревянным судам примитивной постройки как плоскодонки и джонки; к рыболовным судам; к судам, плавающим в устьях рек (Статья 10).

[1229] По способности различать цвета оно остается в силе не более шести лет с момента его выдачи.

[1230] Конвенция вступила в силу 17.08.1955 г.

– всеми помещениями и оборудованием, используемыми для складирования и обработки запасов пищи и воды;

– кухонными и другими установками для приготовления пищи и ее подачи;

– профессиональной подготовленностью членов экипажей, занятых на кухне и обслуживании, от которых требуется в соответствии с этим законодательством определенная квалификация.

Кроме того, капитану вменяется обязанность периодического осмотра запасов пищи и воды, всех помещений и оборудования для складирования и обработки запасов пищи и воды, а также кухонных и других установок для приготовления пищи и ее подачи.

Для подготовки работников пищеблока морских судов организуются курсы обучения либо в выделенных для этой цели учебных заведениях, либо при помощи других средств, выбранных по взаимному соглашению организаций судовладельцев и моряков.

Компетентный орган власти собирает по возможности последние сведения о питании и о методах закупок, складирования и сохранения съестных припасов, а также о приготовлении и подаче пищи, с особым учетом требований, предъявляемых к обслуживанию на судах. Эти сведения предоставляются безвозмездно или за умеренную плату в распоряжение представителей промышленности и торговли, поставляющих на суда пищевые продукты и кухонно-столовые принадлежности, капитанов, официантов и поваров судов, а также судовладельцев и моряков (Статья 12).

Помещения для экипажа

29 июня 1946 г. под эгидой МОТ была принята Конвенция о помещениях для экипажа на борту судов[1231], которая действует с учетом частичного пересмотра в 1949г. [1232].

Конвенция применяется ко всем государственным или частновладельческим мореходным судам, снабженным механическим двигателем, занятым перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях и зарегистрированных на территории государства, в отношении которого она имеет силу[1233].

Конвенция регламентирует вопросы устройства помещений на судне для различных категорий экипажа. Еще до начала постройки судна (или на существующем судне, подвергаемому реконструкции) на утверждение компетентному органу власти представляется чертеж этого судна с указанием в предписываемом масштабе размещения и общего устройства помещений для экипажа и сведения относительно жилых помещений с указанием расположения каждого пространства, размещения мебели и оборудования, средств и расположения вентиляции, освещения и отопления и санитарных устройств.

Общие требования к помещениям для экипажа могут быть представлены следующим перечнем.

1) Размещение и конструкция помещений для экипажа, средств доступа к ним и их расположение по отношению к другим помещениям должны быть таковы, что они обеспечивают достаточную безопасность, защиту от непогоды и от проникновения морской воды, а также изоляцию от жары или холода, от излишнего шума или испарений из других мест.

[1231] Вступила в силу 29.01.1953 г.

[1232] Вступила в силу 07.11.1961 г.

[1233] Конвенция не применяется: к судам вместимостью менее 500 тонн; передвигающимся главным образом с помощью парусов, но обладающим вспомогательными двигателями; занятым рыболовным, китобойным или другим подобным промыслом и к буксирам.

2) Каюты не должны иметь прямого сообщения с помещениями, предназначенными для груза и механизмов, или с камбузом, фонарным помещением, складом красок или со складами запасов для машинного отделения и палубы и другими большими складами, с сушильнями, общими умывальнями или уборными.

3) Наружные стенки кают и столовых изолируются надлежащим образом. Все машинные кожухи и все переборки, отделяющие камбуз и другие места с повышенной температурой, изолируются надлежащим образом там, где возможно проникновение жары в прилегающие помещения или проходы.

4) Паровые магистрали и трубы отработанного пара для обслуживания лебедок и аналогичных механизмов не могут проходить через помещения для экипажа, а также там, где это технически осуществимо, – через коридоры, ведущие в помещения для экипажа; там, где паровые магистрали и трубы отработанного пара проходят через такие коридоры, они изолируются соответствующим образом и заключаются в кожухи.

5) Внутренние элементы отделки делаются из такого материала, поверхность которого легко содержать в чистоте, не способствует заведению в ней паразитов, покрашены в светлый цвет (известковая побелка не применяется), полы во всех помещениях для экипажа сконструированы соответствующим образом и обладают непроницаемой для влаги поверхностью.

6) Каюты и столовые надлежащим образом вентилируются.

7) В помещениях экипажа обеспечивается достаточная система отопления (кроме тех судов, которые используются исключительно для плавания в тропиках и в Персидском заливе) и она осуществляется посредством пара, горячей воды, горячего воздуха или электричества. Система отопления должна действовать в течение всего времени пребывания или работы команды на борту судна.

8) Все помещения для команды освещаются надлежащим образом. Минимальная норма естественного освещения в жилых помещениях такова, чтобы человек с нормальным зрением мог читать в ясный день газету в любой части помещения, доступной для свободного передвижения. Если невозможно обеспечить достаточное естественное освещение, то обеспечивается искусственное освещение в соответствии с вышеупомянутой минимальной нормой.

Каюты планируются и оборудуются таким образом, чтобы обеспечивать надлежащее удобство для занимающих их лиц и облегчать содержание их в порядке и чистоте. Каюты располагаются в средней или кормовой части судна выше грузовой ватерлинии. Приходящаяся на одного человека площадь кают, предназначенных для членов команды, составляет не менее чем:

а) 1,85 кв. м – на судах меньше 800 тонн;

б) 2,35 кв. м – на судах в 800 тонн или более, но менее 3000 тонн;

в) 2,78 кв.м, или 30 кв. футов на судах в 3000 тонн и более – при условии что на пассажирских судах, на которых в одной каюте помещается более четырех членов команды, минимум площади на одного человека может составлять 2,22 кв. м.

Число лиц в каютах не должно превышать следующие максимальные нормы:

а) офицеры, заведующие отдельной службой, старшие по вахте штурманы и механики и старшие офицеры-радисты или старшины радисты – по одному на каюту;

б) остальные офицеры – по мере возможности не более одного на каюту и ни в коем случае не более двух;

в) младшие офицеры – один или два человека на каюту и ни в коем случае не более двух;

г) остальные члены команды – по мере возможности два или три человека на каюту и во всяком случае не более четырех.

Каюты оборудуются спальными местами[1234], которые по возможности распределяются так, чтобы разделить по вахтам членов экипажа и чтобы никто из экипажа, несущих только дневную службу, не размещался вместе с теми, кто несет вахту. В число мебели также входит шкаф для одежды[1235] для каждого занимающего каюту лица, стол, который может быть закрепленным, откидным или выдвижным, удобные сиденья, зеркало, шкафчик для туалетных принадлежностей, книжная полка и достаточное количество вешалок для верхней одежды.

Отдельно от кают и, по возможности, близко к камбузу должны оборудоваться столовые. Размеры и оборудование каждой столовой должны быть достаточны для числа лиц, которое может пользоваться ими одновременно.

Кроме того, на всех судах на открытой палубе должны быть предусмотрены места, доступные для членов команды в свободное от службы время; эти места должны иметь достаточную площадь с учетом размеров судна и численности команды.

Офицерам и другим членам команды предоставляются удобно расположенные и достаточно оборудованные помещения для отдыха. Если не имеется помещений для отдыха отдельно от столовых, то последние планируются, меблируются и оборудуются таким образом, чтобы они могли служить для отдыха.

Все суда снабжаются надлежащим санитарным оборудованием, включая умывальники, ванны и (или) души;[1236] средства для сушки белья предоставляются в отсеке, отдельном от кают и столовых, достаточно вентилируемом и отапливаемом и снабженном леерами или другими приспособлениями для развешивания белья.

На каждом судне с командой в пятнадцать человек или более, используемом для плавания продолжительностью более трех дней, отделяется помещение для медицинского пункта. Компетентные власти могут снизить эти требования только в отношении судов каботажного плавания.

Помещения для экипажа должны содержаться в чистоте и в условиях, нормально пригодных для жизни, и в них не может храниться имущество, материалы, не являющиеся личной собственностью занимающих эти помещения лиц. Капитан или специально выделенный им для этой цели офицер в сопровождении одного или более членов команды инспектирует все помещения для экипажа не реже чем один раз в неделю.

Дипломирование моряков и несение ходовой вахты

С целью обеспечения минимально допустимого уровня подготовки моряков, необходимого для безопасной эксплуатации судов и защиты окружающей среды, в Лондоне 7 июля 1978 г. была принята Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (КПДМ-78) и 7 июля 1995 г. Международная Конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты.

Указанные Конвенции содержат подробный перечень требований по подготовке практически всех категорий моряков из состава экипажа – от капитана до лиц палубной команды[1237].

[1234] Минимальные внутренние размеры койки 190 см на 68 см.

[1235] Шкафы для одежды должны иметь следующие минимальные размеры: высота – не менее 152 см, площадь поперечного сечения – 19,30 кв. дециметра.

[1236] На судах, на которых общее число членов команды превышает 100 человек, и на пассажирских судах, обычно совершающих рейсы продолжительностью не более 4-х часов, санитарное оборудование может быть сокращено.

[1237] Далее анализируются положения Конвенции 1978 г.

Дипломирование. Дипломы капитанов, лиц командного или рядового состава выдаются тем кандидатам, которые отвечают требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья, подготовки, квалификации и экзаменов. Содержание дипломов и форма их подтверждения установлены Правилом I/2 КПДМ-78. Дипломы составляются на государственном языке страны, где они выдаются, и если ее язык не является английским, то текст должен содержать перевод на такой язык. Форма подтверждения диплома, предусмотренная Статьей VI КПДМ-78, приведена в табл. 15.1.

Таблица 15.1

Форма подтверждения дипломов

Подтверждение диплома

(Государственный герб)
(Государство)
Выдано на основании положений
Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.

Правительство _____ удостоверяет, что
(наименование государства)
(или: Я, нижеподписавшийся, удостоверяю, что _____)
настоящий диплом (диплом № ___ выдан _____
(фамилия, имя, отчество владельца)
который, как установлено, имеет квалификацию в должном соответствии с положениями Правила ___ Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахт 1978г. для выполнения обязанностей _____
(указывается вид или класс диплома)
со следующими ограничениями: _____
(указываются возможные ограничения или пишется «без ограничений»)
Дата выдачи настоящего подтверждения _____

Гербовая печать

(Фамилия и подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица)

Дата рождения владельца диплома: _____
Подпись владельца диплома: _____

Контроль за выполнением требований Конвенции по дипломированию, должен осуществляться надлежащим образом уполномоченным на то лицом и включать:

а) проверку того, что все работающие на борту моряки, от которых по Конвенции требуется, чтобы они были владельцами дипломов, имеют действительные дипломы или действительные льготные разрешения;

б) оценку способности моряков судна соблюдать предписываемый Конвенцией порядок несения вахт для того, чтобы установить, имеются ли основания полагать, что такой порядок не соблюдается, поскольку во время нахождения в порту или на подходах к такому порту имело место следующее:

– судно участвовало в столкновении, имело посадку на мель или касание грунта;

– судно будучи на ходу, на якоре или у причала допустило сброс веществ, который согласно международным конвенциям является незаконным;

– судно производило ошибочное или опасное маневрирование, не придерживалось знаков навигационной обстановки или системы разделения движения судов.

Должностное лицо, которое осуществляло контроль, в письменной форме сообщает капитану судна и соответствующему дипломатическому представителю государства флага об обнаруженных им в результате осуществления контроля какого-либо из недочетов и вправе принять решение не выпускать судно из порта до устранения имевших место недочетов (Правило I/4).

Основные принципы несения ходовой навигационной вахты

Для непрерывного обеспечения должного уровня безопасности при несении ходовой навигационной вахты от капитана и вахтенного персонала КПДМ-78 требует соблюдение следующих правил:

1) Капитан каждого судна обязан обеспечивать надлежащую организацию безопасной ходовой навигационной вахты. Вахтенные помощники капитана, находящиеся под общим руководством капитана, несут ответственность за безопасное судовождение во время своей вахты, особенно в те моменты, когда они предпринимают меры по избежанию столкновения или посадки на мель.

2) Организация вахты включает:

а) состав вахты в любой момент должен быть достаточным и соответствующим обстановке, обеспечивающим непрерывное присутствие вахтенного персонала на ходовом мостике;

б) вахта должна быть организована таким образом, чтобы усталость как командного, так и рядового состава не повлияла на эффективность ее несения;

3) В интересах обеспечения безопасности судовождения:

а) предстоящий рейс должен планироваться заранее с учетом всей имеющейся информации с предварительной проработкой возможных путей следования;

б) во время ходовой вахты следует через достаточно частые промежутки времени проверять курс, местоположение и скорость судна, используя для этой цели любые имеющиеся навигационные средства;

в) вахтенный помощник капитана должен хорошо знать расположение всех судовых навигационных средств и средств обеспечения безопасности и уметь пользоваться ими, а также учитывать их эксплуатационные возможности;

г) вахтенный помощник капитана обязан обеспечивать максимально эффективное использование всего имеющегося в его распоряжении навигационного оборудования;

д) в случае необходимости вахтенный помощник капитана должен решительно пользоваться рулем, судовыми машинами и звуковой сигнальной аппаратурой.

Организация вахты также включает наблюдение в целях всесторонней оценки обстановки и риска столкновения, посадки на мель или иных навигационных опасностей. В обязанности наблюдателя также входит обнаружение терпящих бедствие судов или самолетов, потерпевших кораблекрушение людей, аварийных судов и обломков [1238].

Присутствие лоцмана на борту и выполнение им своих задач и обязанностей не освобождает капитана или вахтенного помощника капитана от их задач и обязанностей по обеспечению безопасности судна.

Капитан и вахтенный помощник капитана должны отдавать себе отчет в серьезных последствиях эксплуатационного или аварийного загрязнения морской среды и предпринимать все возможные меры предосторожности для предотвращения такого загрязнения, особенно когда это предусмотрено соответствующими международными и портовыми правилами (Правило II/1).

Принимая во внимание тот факт, что капитан несет непосредственную ответственность за безопасность судна, его пассажиров, экипажа и груза и что старшему помощнику капитана следует в любой момент быть готовым принять на себя такую ответственность, КПДМ-78 устанавливает уровень минимальных знаний, которыми должен обладать капитан и старший помощник для получения диплома.

[1238] Рулевой, стоящий на руле, не должен считаться наблюдателем (за исключением малых судов при условии беспрепятственного кругового обзора с места рулевого и отсутствия ухудшения видимости в ночное время).

К основным экзаменационным вопросам отнесены: судовождение и определение местоположения судна, несение вахты, знание радиолокационного оборудования, умение определять и корректировать поправки гиро- и магнитного компасов, а также знание средств коррекции таких поправок, основ метеорологии и океанографии, управление судном в любых условиях, общее знание основных конструктивных узлов судна и названий различных частей; знание рекомендаций ИМО, касающихся остойчивости судна, судовые силовые установки, порядок погрузо-разгрузочных операций, международные правила и рекомендации, касающиеся перевозки грузов, и Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ), правила предотвращения загрязнения; балластировки, очистки танков от жидкостей и газов, знание курса противопожарной подготовки, правил, касающихся противопожарного оборудования и средств, порядка действий в аварийной обстановке и мер защиты и безопасности пассажиров и экипажа при авариях; знание порядка пользования радиотелефонной связью и умение пользоваться радиотелефонами, особенно для передачи сообщений о бедствии, срочных, безопасности и навигационных, знание порядка подачи сигналов бедствия по радиотелеграфу, предписываемых Регламентом радиосвязи, знание руководства ИМО для торгового судна по поиску и спасанию (МЕРСАР), правил спасания людей с терпящего бедствие или гибнущего судна, знание Международного медицинского руководства для судов или соответствующих национальных пособий, медицинского раздела Международного свода сигналов, руководства по оказанию первой медицинской помощи при возникновении несчастных случаев, связанных с опасными грузами, знание международного морского права в рамках международных соглашений и конвенций в той мере, в какой оно касается конкретных обязанностей и ответственности капитана, особенно в вопросах обеспечения безопасности и защиты морской среды.

Кроме того, экзаменуемые должны продемонстрировать умение пользоваться секстаном, пеленгаторами, МППСС-72, умение передавать и принимать сообщения с помощью слуховых и световых сигналов азбуки Морзе и пользоваться Международным Сводом Сигналов и спасательным оборудованием.

КПДМ-78 содержит следующий перечень обязательных минимальных требований, предъявляемых к различным категориям судового экипажа:

а) для дипломирования:

– капитанов и старших помощников капитана (Правило II/2);

– вахтенных помощников капитана и капитана судов валовой вместимостью менее 200 рег. т (Правило II/3), 200 и более рег.т (Правило II/4);

– старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью 3000 и более кВт (Правило III/2);

– старших и вторых механиков судов с главной силовой установкой пропульсивной мощностью от 750 до 3000 кВт (Правило III/3);

– вахтенного механика судов с машинным отделением с традиционно постоянным обслуживанием или механика судов с машинным отделением без постоянного обслуживания (Правило III/4);

– радиоспециалистов (Правило IV/1);

– оператора-радиотелефониста (Правило IV/3);

– специалистов по спасательным шлюпкам и плотам (Правило VI/1);

б) к лицам:

– рядового состава, несущим ходовую навигационную вахту (Правило II/6);

– предъявляемые к вахте в порту на судах, перевозящих опасные грузы (Правило II/8), а также обязательные минимальные требования по поддержанию и совершенствованию должного уровня знаний и навыков капитанов, старших помощников и лиц командного и рядового составов: как судов с обычными характеристиками, так и танкеров-газовозов (Правило V/3), механиков (Правило III/5), рядовых машинной команды, входящим в состав вахты (Правило III/6), технических служб по уходу за радиооборудованием.

Кроме того, следует учитывать, что обязательные положения, касающиеся несения радиовахты, изложены в Регламенте радиосвязи, а положения, касающиеся несения радиовахты по обеспечению безопасности и технического ухода за радиооборудованием указаны в Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море и в Регламенте радиосвязи.

Глава V КПДМ-78 устанавливает обязательные минимальные требования для подготовки и квалификации капитанов, лиц командного и рядового составов нефтяных танкеров. В частности, к лицам командного и рядового составов, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств нефтяных танкеров, и нести ответственность, связанную с выполнением таких обязанностей, на которые ранее постоянно не работали на нефтяных танкерах в качестве членов экипажа, до того, как приступать к выполнению таких обязанностей, должны пройти на берегу противопожарную подготовку, стажировку на судне для приобретения надежных навыков в вопросах эксплуатации; или курсы для работы на нефтяных танкерах, которые охватывают основные правила безопасности и меры предосторожности, предотвращающие загрязнение и порядок соблюдения таких правил и мер [1239].

Профессиональное обучение моряков

В 1970 г. МОТ приняла Рекомендацию о профессиональном обучении моряков [1240], которая должна применяться ко всем видам обучения, имеющим целью подготовку людей к труду на борту государственного или частновладельческого морского судна, занятого перевозкой грузов или пассажиров в коммерческих целях, используемого в учебных целях или для научных исследований.

В соответствии с указанным документом, основные цели политики в области профессионального обучения моряков должны быть следующими:

а) поддержать и повыпать эффективность морского транспорта, а также профессиональную квалификацию и умение моряков, с учетом потребностей моряков в области образования и экономических и социальных интересов страны;

б) поддерживать и улучшать нормы в области предупреждения несчастных случаев на борту торговых судов как в море, так и в порту, с целью уменьшения опасности травм;

в) поощрять поступление на службу в торговый флот достаточного числа лиц, годных для выполнения этой работы;

г) обеспечивать соответствующую начальную подготовку всех вновь набранных лиц по возможности на берегу или же на борту судна;

д) предоставлять возможности профессионального обучения и переобучения, отвечающие современным и ожидаемым потребностям морского транспорта в моряках различных категорий и рангов;

е) предоставлять возможности обучения, необходимые для того, чтобы практически использовать технические нововведения в области эксплуатации судов, кораблевождения и безопасности на море;

ж) обеспечивать всем морякам, обладающим соответствующими способностями, возможность обучения для повышения квалификации и продвижение по службе;

з) обеспечивать надлежащую практическую подготовку моряков различных категорий и рангов;

и) обеспечивать, по возможности, поступление на работу всех обучавшихся по окончании ими курса обучения.

[1239] Аналогичные правила установлены и для лиц командного и рядового составов, которым предстоит выполнять обязанности, касающиеся груза и грузовых устройств судов-химовозов.

[1240] Рекомендация не применяется к рыбакам.

Организация обучения моряков должна основываться на разработанных и принятых МОТ следующих общих положениях.

Во всех странах, имеющих торговый флот или намеревающихся создать его, органы власти, разрабатывающие национальную политику в области образования и профессиональной подготовки, должны следить за тем, чтобы в общей сети учебных заведений были созданы соответствующие возможности для подготовки моряков.

Учебные программы всех государственных и частных учреждений, занимающихся подготовкой моряков, должны координироваться и разрабатываться в каждой стране на основе утвержденных национальных норм и регулярно пересматриваться в свете изменяющихся потребностей судоходства [1241].

Компетентные органы власти и учреждения, в сотрудничестве с организациями судовладельцев и моряков, должны обеспечивать такое положение, при котором полная информация о государственных и частных системах обучения моряков и об условиях поступления на работу на морской транспорт предоставлялась бы в распоряжение служб, занимающихся вопросами профессиональной ориентации и трудоустройства.

Учебные программы должны регулярно пересматриваться и поддерживаться на современном уровне в свете изменяющихся потребностей судоходства.

15.2. Правовое положение капитана

В основе правового статуса капитана (шкипера) лежат его полномочия по управлению судном и экипажем, в том числе судовождение, принятие всех мер, необходимых для обеспечения безопасности плавания, поддержание порядка на судне, предотвращение всякого вреда судну и находящимся на нем людям и грузу. Кроме того, капитан является представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок и исков, связанных с нуждами судна, груза и непосредственно судоходства.

Капитан имеет право определять судьбу груза и судна и в случае необходимости продать груз или судовое снабжение с целью пополнения жизненно необходимых припасов или избавиться от части груза, чтобы спасти судно, оставшийся груз и находящихся на судне людей. Капитан также уполномочен принять решение о прекращении борьбы за живучесть судна в случае аварии.

Все лица, находящиеся на борту судна, даже если они не являются членами экипажа, обязаны выполнять обращенные к ним указания капитана. В случае нарушения порядка на судне или совершения уголовного преступления, виновный может быть заключен под стражу (обычно в своей каюте) до прибытия в порт назначения или в ближайший порт для передачи властям. В особых случаях, находясь в плавании за пределами территориальных вод государства, капитан обладает полномочиями по совершению на борту нотариальных действий, удостоверяя завещания, факты рождения, смерти, а также совершать обряды похорон.

15.2.1. Обязанности капитанов судов, вытекающие из требований норм международного права, направленных на обеспечение безопасности мореплавания

Капитан судна (командир корабля), руководя действиями, связанными с осуществлением мореплавания, обязан:

1) Соблюдать Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС-72).

[1241] При этом следует учитывать Документ 1968 г. (с дополнениями и поправками) о руководящих принципах, подготовленный совместно МОТ и ИМО, в котором рассматриваются технические стороны вопросов, непосредственно влияющих на безопасность человеческой жизни на море.

2) Обозначать свои действия и намерения посредством сигналов (флажных, звуковых и световых).

3) Соблюдать требования двусторонних соглашений о предотвращении инцидентов в открытом море:

– не сближаться на опасно близкие расстояния, не исключающие риска столкновения;

– не стеснять маневры военных кораблей (соединений) в районах учений;

– не освещать ходовые мостики военных кораблей и судов прожекторами или другими осветительными средствами;

– не выбрасывать за борт какие-либо предметы, представляющие опасность для судоходства;

– не совершать иные действия, представляющие опасность или помехи для мореплавания.

4) Требовать прекращения представляющих опасность действий со стороны иностранных военных кораблей (судов), летательных аппаратов посредством судовых средств связи.

5) Фиксировать нарушения правил и случаи опасных действий в отношении судна в судовом журнале, а также посредством фото, киносъемки (видеозаписи).

6) Соблюдать национальные правила, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания [1242].

7) Пользоваться установленными морскими коридорами и схемами разделения движения при мирном проходе через территориальное море государств, плавании в проливах, используемых для международного судоходства и в архипелажных водах.

8) Передавать имеющимися средствами электросвязи (открытым текстом, либо Международным сводом сигналов [1243]) информацию другим судам и районному координатору НАВАРЕА:

– о встреченных опасностях (о льдах, покинутых судах и других навигационных опасностях) [1244],

– о штормах, ураганах, тайфунах, циклонах (время, барометрическое давление, сила ветра, зыбь и др.);

– о температуре воздуха ниже точки замерзания и штормовом ветре, вызывающих сильное обледенение надстроек) [1245].

9) При плавании в ледовых условиях соблюдать особую бдительность, пользоваться данными ледовой разведки и служб по изучению и наблюдению ледовых условий.

10) Строго выполнять системы разделения движения судов [1246].

11) Иметь в рабочем состоянии приборы, обеспечивающие безопасность мореплавания: компас, гирокомпас, радиолокационную станцию (для кораблей (судов) водоизмещением 10 тыс. т и более их должно быть минимум две) [1247].

12) Иметь на борту навигационные пособия: карты, лоции, описание маяков и огней, извещения мореплавателям и др. [1248].

13) Иметь штормтрап, обеспечивающий безопасную посадку и высадку лоцманов и иных лиц [1249].

[1242] Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Статьи 21, 22, 41, 42, 53.

[1243] СОЛАС-74, Правило 3.

[1244] Координаты во время последнего наблюдения, время (среднее гринвичское) и дату.

[1245] СОЛАС-74, Правила 5, 6, 7.

[1246] СОЛАС-74, Правило 8.

[1247] СОЛАС-74, Правила 12, 14.

[1248] СОЛАС-74, Правило 20.

[1249] СОЛАС-74, Правило 17.

14) Систематически лично определять место корабля, а когда место корабля сомнительно, а также при плавании в узкостях, вблизи берегов и навигационных опасностей, строго соблюдать меры предосторожности, включая:

а) повышение готовности;

б) изготовление судна для плавания в сложных условиях;

в) уточнение места судна всеми доступными способами и средствами с периодичностью, обеспечивающей требуемую точность плавания, а также сверка курса, заданного рулевому, с курсом, проложенным на карте;

г) воспрещение переключения источников питания энергией применительно к средствам, связанным с управлением судном;

д) уменьшение скорости до безопасной или остановка машин;

е) установление прямой связи ходового мостика с постами управления машинами и рулем;

ж) измерение глубин;

з) усиление зрительного и технического наблюдения для обнаружения навигационных опасностей;

и) приготовление якорей к отдаче, стравливание якоря для обнаружения опасной глубины;

к) постоянное нахождение капитана судна на ходовом мостике;

л) запрещение смены вахты в установленное время (смена вахты в сложных условиях производится только по особому разрешению капитана).

15) Знать район плавания в степени, обеспечивающей уверенное и безаварийное плавание.

16) Брать лоцмана, где лоцманская проводка обязательна, а при отсутствии лоцмана брать сведущих лиц из местных жителей (рыбаков, судоводителей) и, пользуясь их сообщениями, вести судно самостоятельно. При обнаружении, что лоцман ведет судно к явной опасности или вообще не знает своего дела, отстранить его от управления маневрами судна.

Действия в случае морского происшествия. Термин «*морское происшествие*» поразному истолковывается не только в разных странах, но даже в документах, издающихся ИМО. В общем случае, к морским происшествиям относят:

– столкновение с другими судами;

– повреждение портовых и гидротехнических сооружений, средств навигационного оборудования, подводных кабелей, трубопроводов и иных сооружений в море;

– загрязнение моря нефтепродуктами или другими вредными веществами кораблей;

– повреждение рыболовных сетей;

– иные действия, повлекшие материальный ущерб, либо нарушившие права физических и юридических лиц, либо причинившие ущерб их интересам.

В случае морского происшествия капитан обязан:

– принять меры по поддержанию живучести и непотопляемости;

– оказать помощь пострадавшему судну, его экипажу и пассажирам;

– донести судовладельцу о происшедшем, указав время происшествия, его характер, обстановку, ему предшествующую и о предпринятых действиях;

– принять меры к тщательной фиксации обстоятельств происшествия и документальному его оформлению;

– принять меры к оформлению и заявлению морского протеста (если к тому принуждают обстоятельства), что, в свою очередь, обуславливает необходимость следующих действий:

а) сделать выписки из судового и иных судовых журналов;

б) собрать свидетельские показания очевидцев происшествия (не менее двух от командного состава и двух от рядового состава);

в) направить заявление о морском протесте:

г) использовать все имеющиеся возможности для составления двухстороннего акта о морском происшествии, а при невозможности его составления или при отказе другой стороны подписать его направить капитану, вовлеченному в происшествие судна, заявление о морском протесте.

Капитан судна, ***принявший сигнал о бедствии*** [1250], обязан:

– следовать с максимально возможной скоростью на сближение с судном, находящимся в опасности, для оказания ему помощи;

– установить радиосвязь с судном, находящимся в опасности и, по возможности, со-спасательно-координационным центром;

– донести об изменении маршрута судовладельцу и капитану порта следования;

– по прибытии к месту бедствия принять меры к спасению пассажиров и членов экипажей судов, находящихся в опасности;

– при обращении капитана судна, терпящего бедствие, с просьбой оказать помощь по спасанию судна, груза или иного имущества, оценить обстановку (с точки зрения наличия угрозы для своего судна) и начать спасательную операцию после подписания договора о спасании (форма этого документа может быть избрана по согласованию сторон [1251]);

Таблица 15.2

The Society of Maritime Arbitrators, Inc.

U.S. OPEN FORM SALVAGE AGREEMENT Codename – MARSALV®

This SALVAGE AGREEMENT («The Agreement»), between _____, Master/Operator/ Owner/Underwriter of the vessel _____ («The Vessel») and _____ («The Salvor»), is for salvage services to be rendered to the Vessel and her cargo and/or other property currently lying at or near _____, under the following terms and conditions:

FIRST: The Salvor shall use his best endeavors to salve the Vessel and her cargo and/or other property and deliver same safely afloat, hauled or on drydock at or near _____, at which place and time the Salvor's services will terminate unless otherwise mutually agreed.

SECOND: The Master/Operator and crew of the Vessel agree to lend their aid and assistance to the Salvor, who shall be entitled, free of expense, to the reasonable use of the Vessel's equipment.

THIRD: The Salvor's services are to be performed on the following basis (check and initial one): [_] No Cure-No Pay (Compensation to be conditioned upon successful salvage of the Vessel and/or her cargo and/or other property. In such case, the Salvor's compensation shall be pursuant to the criteria and other provisions of Article 13 of the 1989 International Convention on Salvage shown on the reverse of this Agreement).

[_] **No Cure-No Pay, Fixed Fee $**_____

[_] **Per Diem/Hourly at $**_____ **per day/hour pro rata**

[_] **Other** _____

FOURTH: Notwithstanding the election(s) made in Paragraph THIRD, the Salvor shall in any event be entitled to compensation for actions taken by the Salvor to prevent or minimize damage to the environment, in accordance with Articles 13 and 14 of the 1989 International Convention on Salvage shown on the reverse of this Agreement.

FIFTH: The Salvor shall have a lien upon the Vessel, her cargo and/or other property for services rendered pursuant to Paragraphs THIRD and FOURTH, and may demand reasonable security for such services from her Master, Owner, Operator or Underwriters as a condition for releasing same.

SIXTH: This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the Federal Maritime Law of the United States. Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration as follows:

1) Disputes involving the salvage of vessels in commerce shall be resolved by arbitration in New York under the Maritime Arbitration Rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

2) Disputes involving the salvage of yachts and other recreational vessels shall be resolved in the United States under the Rules for Recreational and Small Vessel Salvage Arbitration of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. The Arbitrator(s) shall be familiar with maritime salvage, and shall be empowered to resolve any differences as to the application of sub-paragraphs (1) or (2) above. Any award made hereunder may include attorney's fees and costs, and shall be final and binding. For the purpose of enforcement the Award may be entered for judgment in any court of competent jurisdiction.

Dated this ____ day of _____, 200___

For: SALVOR

_____(authorized signature)

_____(print name and title)

For: VESSEL, CARGO and/or PROPERTY

_____(authorized signature)

_____(print name and title)

– в случае невозможности оформить договор до начала спасательных работ, следует получить согласие капитана находящегося в опасности судна (по радио, семафо-

[1250] В соответствии со Статьей 10 Конвенция о спасании 1989 г. ими являются: сигнал SOS (режим радиотелеграфии) и сигнал "MAYDAY" (режим радиотелефонии).

[1251] Имеется ввиду Спасательный контракт вне зависимости от его формы [например, открытый спасательный контракт, применяемый в США (табл. 15.2) или форма LOF 2000 Ллойда (табл. 15.3)], однако с включением принципиального положения «без спасения нет вознаграждения».

ром, голосом и т.д.), на его подписание по окончании работ и сделать об этом запись в судовом журнале;

– при отказе капитана судна, находящегося в опасности, от помощи, сделать об этом запись в судовом журнале (содержание ответа, время его получения и средство, с помощью которого он был передан).

При осуществлении спасательных работ может возникнуть необходимость к их привлечению других кораблей и судов, прибывших в район бедствия. Следует иметь в виду, что в случае объявления одного из судов *спасателем* все остальные привлеченные для участия в спасательных работах корабли и суда действуют под руководством капитана спасателя на правах соспасателей, без заключения договора о спасании с капитаном судна, терпящего бедствие.

В случае, когда для спасения корабля (судна), находящегося в опасности, необходимо выбросить за борт груз, прорезать отверстие в корпусе, затопить помещения, преднамеренно посадить судно на мель или причинить иные виды вынужденного ущерба, производить это следует только с согласия капитаном судна, находящегося в опасности.

По завершению спасательных работ следует составить акт об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности.

Процесс спасательной операции подробно фиксируется в судовом журнале спасателя (соспасателей) с указанием условий, в которых они проводились, навигационной и метеообстановки с момента получения сигнала бедствия (приказания на выход в район бедствия) до подписания акта об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности.

С прибытием в порт судовладелец вправе потребовать от капитана, осуществившего спасательную операцию, следующие документы:

а) договор о спасании (3 экз.);

б) акт об окончании спасания корабля (судна), находящегося в опасности, заверенный печатями и подписями сторон (3 экз.);

в) выписки из судового, вахтенного, оперативного или иных журналов, содержащие сведения, относящиеся к спасанию (3 экз.);

г) объяснительную записку, с приложением карт, схем и других материа лов (3 экз.).

Действия в случае аварии. Расследование аварий, происшествий и иных инцидентов на море является обязанностью капитана (государства флага) судна, вовлеченного в аварийные обстоятельства. Большинством государств установлены национальные правила, применяемые для расследования морских происшествий, отличающиеся и по толкованию основных терминов, и по процедуре самого расследования.

В 1997 г. под эгидой ИМО был принят Международный кодекс проведения расследования аварий и инцидентов на море (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents)[1252], целью которого было установление общего подхода в расследовании морских аварий и сотрудничества между государствами в обеспечении безопасности на море (Статья 1.2), в частности, в том, что касается единого формата информационного оповещения об имевшей месте аварии для дальнейшего анализа событий и исключения обстоятельств подобных аварий в будущем (Статья 4)[1253].

[1252] Кодекс 1997 г. применяется в том случае, если это не противоречит национальным правовым нормам (Статья 3).

[1253] Соглашаясь с мнением В.Ф. Сидорченко и А.И. Скворцова о том, что «... классификация аварий, предложенная в Кодексе 1997 г., не бесспорна и далека от традиционной, используемой во всем мире: кораблекрушение – авария – аварийное происшествие – эксплуатационное повреждение (см.: http://pravoved.jurfak.spb.ru/old/default.asp?cnt=781), вместе с тем, следует констати-

Под морской аварией Кодекс 1997 г. понимает событие, в результате которого:

1) наступила смерть или человеком получено серьезное ранение, как следствие эксплуатации судна или в связи с эксплуатацией судна (англ. – operations of a ship);

2) потерян человек с судна как следствие эксплуатации судна или в связи с эксплуатацией судна;

3) произошла гибель судна (предполагаемая гибель) или его оставление;

4) судну нанесены повреждения;

Таблица 15.3

LOF 2000 **LLOYD'S**

LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

NO CURE - NO PAY

1. Name of the Salvage Contractor: (referred to in this agreement as "the Contractors")	2. Property to be salved. The vessel, her cargo, freight, bunkers, stores and any other property thereon, but excluding the personal effects or baggage of passengers, master or crew (referred to in this agreement as "the property")
3. Agreed place of safety:	4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)
5. Date of this agreement:	6. Place of agreement:
7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement?	State alternative : Yes/No
8. Person signing for and on behalf of the Contractors Signature:	9. Captain or other person signing for and on behalf of the property Signature:

A. Contractors' basic obligation: The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salve the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

B. Environmental protection: While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

ровать, что принимаемые новые редакции национальных правил, в части расследования аварийных происшествий с участием иностранных судовладельцев, устанавливают классификацию аварий и происшествий, а также процедуру расследований, как правило, на основании Кодекса 1997 г. (См., например: COLLISION REGULATIONS, COLLISION REGULATIONS), положения Федеральных правил, принятых правительством США (46 Code of Federal Regulations Part 4 Marine Casualties and Investigations), Правила по расследованию морских происшествий Республики Маршалловы острова (MI-260) (Морское извещение №. 6-037-1 2001 г. Rev. 1/01 Rules for Marine Investigations and Hearings); Австралийские Правила судоходства и Расследование Происшествий 1990/2001 г., и некоторые другие.

5) произошла посадка судна на грунт, лишение его возможности к движению или оно стало участником столкновения;

6) судно получило повреждение, причиненное эксплуатацией или в связи с его эксплуатацией;

7) нанесен ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна (судов) или вызванный эксплуатацией судна (судов).

В зависимости от степени отрицательных последствий Кодексом 1997 г. установлена «градация» тяжести аварийной ситуации:

1) «очень серьезная авария» (англ. – Very serious casualty) подразумевает полную гибель судна, гибель человека или тяжелое для окружающей среды загрязнение (Статья 4.2)

2) «серьезная авария» (англ. – Serious casualty) предполагает пожар, взрыв, посадку на мель, повреждения, вызванные непогодой и ледовой обстановкой, разрушение корпуса и др. повреждения судна, повлекшие за собой временную утрату мореходных качеств и загрязнение морской среды соответствующей тяжести (Статья 4.3);

3) «морской инцидент» (англ. – Marine incident) означает событие, происшедшее в связи с эксплуатацией судна, в результате которого судну нанесены серьезные повреждения или повлекшие нанесение вреда окружающей среде (Статья 4.3).

В случае аварии капитан судна обязан:

– принять все меры к спасанию экипажа и судна;

– при необходимости (угроза гибели экипажа, судна) подать сигнал бедствия [1254], а в случае наличия связи сообщить судовладельцу о предпринимаемых действиях;

– оформить договор о спасании по приемлемой форме. При заключении договора на иных условиях внести в его текст запись: «Без спасения нет вознаграждения» и оговорить конкретный объем работ спасателя, отказаться от услуг соспасателей при привлечении их спасателем без достаточных к тому оснований.

Обязанностью капитана также является документирование (сбор и оформление материалов объективного контроля, могущих служить доказательствами, характеризующими аварийные события[1255].

Капитан судна осуществляет первичную классификацию и документирование обстоятельств аварии; капитан порта, как правило, организует дальнейший сбор необходимых документов на следующем этапе расследования. В соответствии с положениями Кодекса 1997 г. органом расследования должен являться «инспектор по расследованию аварий» [Статья 5.1(4)], рассматривающий все виды аварий, упомянутые в Кодексе. Вместе с тем, следует заметить, что государственная практика организации расследования и определение компетенции управомоченных лиц достаточно разнообразна [1256].

[1254] Сигнал «SOS» в режиме радиотелеграфии (500 кГц), или сигнал «MAYDAY» в режиме радиотелефонии (156,8 МГц).

[1255] К таким доказательствам относятся выписки из судового и машинного журналов, журналов приема-передачи сообщений средствами электросвязи, а также и иных, которые заверенные подписью капитана и судовой печатью могут быть приобщены к материалам расследования аварии при рассмотрении дела в суде или арбитраже; свидетельские показания, записи приборов, морские карты, планы, радиограммы, переговоры с другими судами, судовладельцем, властями прибрежного государства и пр.

[1256] В РФ расследование аварийных случаев с судами является одной из функций капитана морского торгового порта, функции которого определены Статьей 76 КТМ-99. Кроме того, существует Положение о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90), утвержденное приказом Минморфлота СССР 29 декабря 1989 г. № 118, действующее с изменениями, внесенными приказам Департамента морского транспорта от 19 мая 1994 г. № 38). Пунктом 3.1 указанного Положения определено, что основным органом расследования аварийных случаев является морской порт, а расследование осуществляет капитан морского порта.

Действия по оказанию помощи кораблю (судну), находящемуся во внутренних морских водах (территориальное море) иностранного государства, могут осуществляться, как правило, только на основе соответствующих положений национального законодательства, определяющего допуск иностранных судов к осуществлению спасательных операций в своих водах, а также в соответствии с требованиями двусторонних соглашений о производстве спасательных работ.

Действия по оказанию медицинской помощи члену экипажа. Неотложная медицинская помощь пассажиру или члену экипажа иностранного судна может быть оказана при условии:– просьбы капитана судна об оказании медицинской помощи и наличия на борту своего судна квалифицированного специалиста, способного оказать необходимую помощь;

– письменного согласия больного и командира (капитана) иностранного корабля (судна) на производство хирургической операции судовым врачом в случае ее необходимости.

По окончании хирургической операции составляется акт о ее результатах и состоянии больного за подписями двух-трех должностных лиц с каждой стороны. Акт составляется по произвольной форме в двух экземплярах, каждый экземпляр на языках флага судна, оказавшего помощь, и судна, ее запросившего.

ГЛАВА 16.
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

В современном международном экономическом обороте грузы перевозятся всеми известными видами транспорта – морским, речным, воздушным, железнодорожным, автомобильным и трубопроводным.

Если доставка осуществляется только одним из перечисленных видов, то такую перевозку принято называть *прямой*, в тех случаях, когда при международной перевозке грузов или пассажиров последовательно используются два или более видов транспорта, имеют место *смешанные (комбинированные)* сообщения. Если такая перевозка оформлена одним (сквозным) транспортным документом, покрывающим все участвующие в ней виды транспорта, она называется прямой смешанной.

Международный товарооборот генерирует значительные потоки товарных масс между странами и континентами. В последнем случае морской транспорт, несмотря на значительный рост воздушных перевозок, продолжает оставаться наиболее дешевым, эффективным и универсальным; за ним около 80% общего объема международной торговли. Только оплата в виде фрахта за перевозки грузов в международных морских сообщениях равняется приблизительно 9% стоимости мирового экспорта.

Под ***морской перевозкой грузов*** понимается транспортировка товаров или имущества морским транспортом. По условиям перевозки различают генеральные, навалочные, наливные, скоропортящиеся, опасные и др. грузы. Основную часть международных морских грузопотоков составляют наливные и навалочные грузы: сырая нефть, нефтепродукты, железная руда, каменный уголь, зерно.

В последние годы на сухогрузном рынке [1257] отмечается рост «прочих» сухих грузов, к которым относятся лесные грузы, удобрения и сырье для их получения, металлургическое сырье и полуфабрикаты.

Современная практика перевозок проводит разграничение между так называемыми «бестарными» грузами и генеральными грузами [1258]. Бестарные грузы, в свою

[1257] *Сухогрузный рынок* – это рынок тоннажа для перевозки массовых сухих грузов и, в первую очередь, железной руды, коксующихся и энергетических углей, зерновых, бокситов.

очередь, делятся на наливные и навалочно-насыпные. Перевозка генеральных грузов (кроме лесопродуктов, изделий из стали, транспортных средств, а также проектных грузов [1259]), почти полностью осуществляется в контейнерах, по крайней мере, при перевозке между портами, оборудованными для работы с такими контейнерами. Перевозка наливных грузов чаще всего связана с транспортировкой нефти и нефтепродуктов, а также химических веществ.

Помимо вышеуказанных разграничений, существуют перевозки рефрижераторными судами, или так называемыми «холодильниками», которые, в свою очередь, подразделяются на перевозки судами-рефрижераторами, где температура регулируется во всех трюмах в целом, и судами с холодильными контейнерами, где температура регулируется только в отдельных контейнерах. Перевозки грузов на судах-рефрижераторах считаются навалочно-насыпными, а на судах с холодильными контейнерами – контейнерными.

В правовом отношении, прежде всего различают порядок оформления перевозки. Перевозки генеральных грузов и, в первую очередь контейнерные, осуществляются, как правило, на основе коносаментов или других аналогичных документов, которые могут быть оборотными или подлежащими передаче, а могут и не быть таковыми. Бестарные перевозки осуществляются на основании чартера, в соответствии с которым суда фрахтуются либо на срочной, либо на рейсовой основе.

Как правило, период ответственности судна за груз зависит от характера перевозимого груза. Как правило, период ответственности судна за груз от его погрузки до разгрузки называют «от этапа до этапа» при перевозке насыпных грузов и «от коллектора до коллектора судна» – при перевозке наливных грузов.

Поскольку грузы в контейнерах можно перемещать с одного транспортного средства на другое, не выгружая их из контейнеров, на практике контейнерные перевозки рассчитаны на грузы, принимаемые для перевозки и сдаваемые после нее в пункты, физически удаленные от борта судна. Таким пунктом может быть завод грузоотправителя по договору или склад грузополучателя, либо соответствующий склад, удаленный от моря, или терминал, находящийся на территории порта. В целом именно поэтому возможности для применения варианта «от двери до двери» существуют преимущественно в контейнерных перевозках.

По данным Управления торгового флота Министерства транспорта США[1260], в 2001 г. стоимость грузов, транспортированных в рамках линейных контейнерных перевозок, составила 68% от общей стоимости всех грузов в международных морских перевозках США, а именно 490 из 720 млрд долл. США. Кроме того, согласно оценкам, не менее 75 – 80% контейнерных перевозок США было осуществлено на условиях «от двери до двери»[1261]. Во всемирном масштабе пропускная способность портов

[1258] Генеральные грузы - это упакованная и неупакованная, перевозимая поштучно и укрупненными грузовыми местами продукция (металлопродукция, железобетонные изделия, контейнеры, лесоматериалы и т.д.). Тарно-штучные грузы это изделия готовой промышленной продукции, полуфабрикаты, продовольствие. Это меньшая, но наиболее ценная часть мирового торгового оборота (около 70% по стоимости).

[1259] Проектные грузы можно описать как товары и материалы в стандартной упаковке, перемещаемые нестандартными способами в нестандартные места назначения или из них. В силу своего проектного характера такие грузы часто требуют очень точного соблюдения сроков нахождения в пути, поскольку всему проекту может быть нанесен значительный ущерб, если в конечный пункт назначения такие материалы будут доставлены с опозданием, неукомплектованными или поврежденными (см.:UN A/CN.9/WG.III/WP.29).

[1260] Данные периодически публикуются в «U.S. Foreign Waterborne Transportation Statistics». Электронную версию см. : http://www.marad.dot.gov/marad_statistics.

[1261] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29.

мира достигла в 2000 г. 225,3 млн. контейнеров[1262], перевозки которых осуществлялись, главным образом, между портами Азии, Европы и Северной Америки. Предполагается, что за период с 1997 по 2006 г. объем мировых морских перевозок удвоится и достигнет примерно 1 млрд. тонн [1263], при этом большая часть таких контейнерных перевозок будет осуществляться на смешанной основе несколькими видами транспорта по принципу «от двери до двери».

Общий тоннаж навалочно-насыпных грузов (которые редко перевозятся на условиях «от двери до двери») оценивается в объеме, приблизительно вдвое превышающем тоннаж контейнерных грузов. Тем не менее, общая стоимость грузов, перевезенных в контейнерах, намного превышает стоимость навалочно-насыпных грузов. Одна из причин этого заключается в том, что в контейнерах перевозится большая доля сравнительно ценных потребительских товаров [1264].

Рынок морских перевозок многопланен и имеет различные показатели и характеристики. Географически он делится на несколько секций: Североевропейский, Средиземноморский, Северо- и Южноамериканский, Тихоокеанский, Индийский, Дальневосточный, Австралийский и Африканский. Он различен по стабильности грузопотоков и осуществляется делением по видам фрахтования и типам сообщений на рынки линейного и трампового тоннажа. В зависимости от перевозимых грузов рынок морских перевозок делится на нефтеналивной и сухогрузный, а в зависимости от организации на линейный и трамповый.

Линейное судоходство представляет собой форму транспортного обслуживания международной торговли, главным образом готовыми изделиями и полуфабрикатами, на направлениях перевозок с устойчивыми грузопотоками, однородной товарной массы (генеральных грузов), предусматривающую организацию движения закрепленных за линией судов по расписанию с оплатой по заранее объявленному тарифу[1265], как правило, через регулярные промежутки времени и по одному маршруту.

Трамповое судоходство – нерегулярное (разовое) судоходство, при котором перевозится различный груз по конкретной заявке грузовладельца.

Международное линейное судоходство находится под контролем линейных конференций[1266]. Они представляют собой добровольные объединения (союзы) перевозчиков, заключивших соглашения о координации работ и общих условиях перевозки грузов на определенных направлениях. Конференции начали создаваться более 100 лет назад, и в настоящее время их насчитывается около 400.

Конференция ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) разработала Конвенцию о Кодексе поведения линейных конференций (Женева, 6 апреля 1974 г.), которая вступила в силу с октября 1983 г. и является практически первым международным нормативным документом, упорядочившим деятельность международных судовладельческих монополий.

В соответствии с конвенцией, под **«линейной конференцией»** понимается группа, состоящая из двух или более перевозчиков, эксплуатирующих суда, которые пре-

---

[1262] Containerisation International Yearbooks.

[1263] UNCTAD Review of Maritime Transport, 1997, 13.

[1264] По некоторым оценкам соотношение между фрахтом и весом контейнерных грузов, почти в 15 раз выше, чем в случае навалочно-насыпных грузов.

[1265] Тарифы на линейные перевозки публикуются в периодической специализированной печати. Во внешнеторговой практике наиболее представительными считаются индексы журнала "Lloyd's Ship Manager, Shipping News International", индексы министерства транспорта.

[1266] Параллельно с линейными конференциями осуществляют деятельность линейные судовладельцы, не являющиеся их членами. Такие линии принято называть линиями-аутсайдерами и они, в свою очередь делятся на «терпимых» (которые соблюдают конференциальные условия перевозки) и нетерпимыми (которые ведут конкурентную борьбу с конференциями).

доставляют услуги по международным линейным перевозкам грузов на определенном направлении или направлениях в обусловленных географических пределах и которые имеют соглашение или договоренность независимо от их характера, в рамках которых они осуществляют перевозки по единым или общим тарифным ставкам и на любых других согласованных условиях в отношении предоставления линейных услуг.

Членом линейной конференции может стать *национальная судоходная линия* (перевозчик, который имеет свой главный орган управления и эффективно контролируется в этой стране и который признан в качестве такой линии надлежащим органом этой страны или по ее законам), если она обслуживает внешнюю торговлю страны, при условии если судоходная компания (линии) обязуется придерживаться всех условий конференциального соглашения, предоставит оказательства своей способности использования фрахтованного тоннажа на регулярной и долгосрочной основе, представит финансовую гарантию для покрытия любого невыполненного финансового обязательства в случае ее последующего выхода из состава конференции (или временного лишения членства или исключения).

При рассмотрении заявления о приеме в члены конференции от судоходной линии, которая не является национальной линией в каких-либо перевозках данной конференции, в дополнение к вышеназванным положениям должны приниматься во внимание, помимо прочего, следующие критерии:

а) существующий объем перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией, и перспективы его роста;

б) адекватность тоннажа существующему и перспективному объему перевозок на направлении или направлениях, обслуживаемых конференцией;

в) возможное влияние приема данной судоходной линии в конференцию на эффективность и качество услуг конференции;

г) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях вне рамок конференции в то время, когда рассматривается заявление;

д) участие этой судоходной линии в перевозках на том же направлении или направлениях в рамках другой конференции в то время, когда рассматривается заявление.

Конференция должна без промедления вынести решение по заявлению о приеме или повторном приеме в состав конференции и сообщить заявителю о принятом решении без задержки, но в любом случае не позднее шести месяцев с даты подачи заявления. Если судоходной линии отказано в приеме или в повторном приеме, конференция одновременно в письменной форме сообщает причины такого отказа.

Любая судоходная линия, принятая в конференцию, имеет право осуществлять рейсы и принимать грузы в перевозках, охватываемых этой конференцией. Если в конференции действует пул, все судоходные линии члены этой конференции, обслуживающие перевозки, охватываемые пулом, имеют право участвовать в этом пуле. В целях определения доли перевозок, которую имеют право получить участники линии, - национальные судоходные линии каждой страны, независимо от числа линий, рассматриваются как единая группа судоходных линий этой страны.

При принятии решения по вопросам тарифной политики во всех случаях учитываются следующие положения:

а) тарифные ставки устанавливаются на таком низком уровне, какой возможен с коммерческой точки зрения, и должны позволять судовладельцам получать разумную прибыль;

б) эксплуатационные расходы конференций рассчитываются, как правило, по круговому рейсу судов в прямом и обратном направлениях, рассматриваемых как единое целое. В применимых случаях прямой и обратный рейсы рассматриваются отдель-

но. Тарифные ставки должны учитывать, наряду с другими факторами, характер грузов, взаимосвязь между весом и объемом грузов, а также их ценность;

в) при установлении поощрительных тарифных ставок и (или) специальных тарифных ставок на отдельные товары учитываются связанные с этими товарами условия торговли стран, обслуживаемых конференцией, в особенности развивающихся стран и стран, не имеющих выхода к морю.

О повышении тарифных ставок Конференции уведомляют не менее чем за 150 дней или в соответствии с региональной практикой и (или) соглашением организации грузоотправителей или представителей грузоотправителей и (или) грузоотправителей и, если это требуется, надлежащие органы стран, перевозки которых обслуживают конференции, о своем намерении произвести общее повышение тарифных ставок с указанием его размера, даты введения в действие и причин, обосновывающих предлагаемое повышение.

Конференции должны устанавливать поощрительные тарифные ставки на товары нетрадиционного экспорта. Поощрительная тарифная ставка устанавливается обычно на период 12 месяцев, хотя до истечения этого периода эта ставка может пересматриваться по просьбе заинтересованного грузоотправителя и (или) организации грузоотправителей, однако в этом случае грузоотправитель обязан доказать, что изменение этой тарифной ставки является оправданным.

Надбавки, вводимые конференцией для покрытия неожиданного или чрезвычайного увеличения издержек или снижения доходов, считаются временными. Они уменьшаются по мере улучшения положения или обстоятельств, ввиду которых они были введены, и при условии соблюдения пункта 6 Статьи 16 отменяются, как только положение или обстоятельства, способствовавшие их введению, перестают иметь существенное значение. Об этом указывается в момент их введения с одновременным изложением, насколько это возможно, тех изменений в положении или обстоятельствах, которые ведут к увеличению, сокращению или отмене надбавок. Возникающие у судоходных линий – членов конференции финансовые потери в результате любой задержки вследствие консультаций и (или) других процедур разрешения споров относительно введения надбавок могут быть компенсированы эквивалентным продлением срока действия надбавки, прежде чем она будет отменена. С другой стороны, если в результате консультаций или других процедур будет впоследствии установлено и согласовано, что какая-либо надбавка, введенная конференцией, является неоправданной или чрезмерной, то при отсутствии иной договоренности полученные таким образом суммы или их издержки, установленные как это указано выше, возвращаются соответствующим сторонам по их требованию в течение 30 дней с даты предъявления такого требования.

Для привлечения грузов на суда линий, особенно в тех случаях, когда у грузовладельцев есть альтернатива в выборе перевозчиков, судовладельцы заключают с крупными фрахтователями договоры о лояльности, смысл которых состоит в том, что грузовладельцы обязуются отправлять грузы только на судах данной линии, а судовладельцы предоставляют им льготные условия перевозки.

В случае возникновения разногласий Кодекс поведения линейных конференций устанавливает Типовые правила процедуры международного обязательного примирения, которые предполагают, что примирительная процедура должна начаться с направления другой стороне заявления о претензии, которое должно содержать:

а) точное наименование каждой стороны в споре и ее адрес;

б) краткое изложение относящихся к делу фактов, спорных вопросов и предложения истца по урегулированию спора;

в) заявление о том, желательно ли устное разбирательство, и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны истца, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

г) подтверждающие документы и соответствующие соглашения, заключенные сторонами, которые истец может счесть необходимыми во время предъявления претензии;

д) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного истцом;

е) предложения, если таковые имеются, относительно правил процедуры.

Если ответчик решит ответить на претензию, он направляет в течение 30 дней с даты получения им заявления о претензии ответ другой стороне, который также содержит:

а) краткое изложение относящихся к делу фактов, которые противопоставляются доводам, содержащимся в заявлении о претензии, предложение ответчика, если таковое имеется, относительно урегулирования спора, а также любые средства защиты права, предлагаемые им для урегулирования спора;

б) заявление о том, желательно ли устное разбирательство, и если оно желательно, то данные в той мере, в какой они известны, об именах и адресах лиц со стороны ответчика, включая экспертов, которые должны представить доказательства;

в) в качестве приложения такие подтверждающие документы и соответствующие соглашения, которые ответчик может счесть необходимыми во время направления его ответа;

г) указание требуемого числа примирителей, предложения относительно назначения примирителей или фамилию примирителя, назначенного ответчиком.

Примирители устанавливают порядок разбирательства и, если нет иной договоренности, назначают дату и час каждого заседания. Если стороны не договорятся об ином, процесс проходит при закрытых дверях.

Уже к началу XIX в. международная линейная перевозка стала оформляться специальной распиской, удостоверяющей принятие перевозчиком груза для транспортировки его морем. Этот документ, выдаваемый морским перевозчиком грузоотправителю в момент передачи груза перевозчику, получил впоследствии название «коносамент».

В трамповом судоходстве договор морской перевозки грузов стал оформляться «чартером» – договором, по которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется подать судно в указанный порт погрузки и перевезти его в порт назначения при условии:

– предоставления всех или части судовых помещений (англ. – single-trip charter),

– фрахтования полностью оснащенного судна с экипажем на определенное время (англ. – time charter);

– фрахтования судна на срок, в течение которого фрахтователь становится его практическим владельцем (англ. – demise charter);

– найма судна без экипажа (англ. – bare-boat/hull/pole charter).

При чартерных перевозках основной доход судовладельца – это вознаграждение, получаемое от фрахтователя за выполненную перевозку в виде фрахта. Помимо фрахта доход слагается из «мертвого фрахта» и демереджа. Условие о фрахте в чартере представляется в двух реквизитах: ставка фрахта и оплата фрахта. Сумма фрахта определяется произведением количества груза на договорную цену перевозки единицы груза – ставку фрахта. Основой формирования уровня ставки фрахта служат расходы судовладельца, однако она зависит от многих причин и прежде всего от уровня спроса и предложений на фрахтовом рынке.

В некоторых договорах согласовывается не ставка фрахта, а суммарная плата за перевозку, называемая «сделкой, заключенной на условиях лумпсум». Смысл этой сдел-

ки состоит в том, что судовладелец обязуется перевезти несколько видов грузов, а фрахтователь – оплатить за это определенный фрахт.

Согласовав вопрос о размере фрахта, стороны договариваются о сроках оплаты фрахта, т.к. в этом вопросе интересы судовладельца и фрахтователя противоположны. Обоюдовыгодным считается порядок оплаты, связанный с процессом перевозки: в порту погрузки может быть выдан аванс по требованию судовладельца или часть выплат после подписания коносамента, являющегося как бы свидетельством начала рейса (например, 40% в течение 3 дней после подписания коносамента); часть (30%) после выгрузки и окончательный расчет после правильной сдачи груза.

Поскольку основным показателем конъюнктуры фрахтового рынка является движение цен морской перевозки, среди обобщающих показателей широкое распространение получили фрахтовые индексы, исчисляемые и публикуемые в различных странах. Фрахтовые индексы представляют собой обобщающие экономические показатели, отражающие изменение цен морской перевозки путем их сравнения со средним уровнем за какой-либо определенный период или с фиксированными величинами, принятыми за базу.

Фрахтовые индексы дают возможность выявить общее положение на фрахтовом рынке за определенный длительный период времени. Фрахтовые индексы исчисляются во многих зарубежных странах, имеющих большой торговый флот. Перерасчет индексов выполняет статистический отдел ООН.

Наиболее известными являются следующие фрахтовые индексы: на сухогрузный рейсовый тоннаж – Балтийский фрахтовый индекс генерального совета Британского судоходства и министерства торгового флота Италии; на сухогрузный тайм-чартерный тоннаж – индекс Британской палаты судоходства, министерства транспорта ФРГ, американской компании «Мэритайм рисеч. Инк»; на линейный тоннаж – министерства транспорта ФРГ; на нефтеналивной тоннаж – норвежского журнала «Норуиджиен Шиппинг Ньюз», английской фирмы «Муллион танкерс, Лтд.» и т.д.

К середине XIX столетия порядок и условия оформления морской перевозки стали предметом разногласий между экономически развитыми странами и особенно между США и Великобританией. В Америке преобладали интересы грузовладельцев, а в Англии – перевозчиков. В этой связи сложилась неоднозначная правовая ситуация. Английская судебная практика вместо абсолютной ответственности перевозчика наделяла последнего практически полной свободой от таковой, в то время как американские суды стали рассматривать условия об исключениях из ответственности как противоречащие публичному праву.

16.1. Правовое регулирование перевозки грузов

Первым правовым актом, определившим международный статус коносамента, стала Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте, которая была принята под эгидой Международного Морского Комитета в 1924 г. Конвенция получила название **Гаагские правила** и вступили в силу 2 июня 1931 г. В 1968 г. к Конвенции был принят дополнительный протокол, именуемый **Правилами Висби** (англ. – Visby Rules), положение которого вступили в силу 6 декабря 1978 г.

Борьба между двумя точками зрения, связанными с объемом прав перевозчика и грузовладельца, а также влияние научно-технического прогресса на развитие торгового мореплавания в целом привели к тому, что возникла настоятельная потребность в проведении дальнейших кодификационных работ, позволяющих учесть недостатки предыдущих документов и ввести в оборот более прогрессивные формы правового регулирования, согласующиеся с практикой. С этой целью в рамках ЮНСИТРАЛ была разработана новая конвенция, принятая 30 марта 1978 г. в Гамбурге и получившая

название Конвенция ООН о морской перевозке грузов, известная также как **Гамбургские правила** (англ. – Hamburg Rules), и вступившая в силу 1 ноября 1992 г.

Ввиду того, что между государствами нет единства в отношении применения всех вышеперечисленных Конвенций, они действуют не исключая друг друга.

В соответствии с **Гаагскими правилами 1924 г.** перед рейсом перевозчик (собственник судна или фрахтователь, являющийся стороной в договоре перевозки) обязан проявить разумную заботливость о том, чтобы:

– привести судно в мореходное состояние;

– надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;

– приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.

Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен по требованию отправителя выдать ему транспортный документ, называемый коносаментом, который:

– служит распиской в принятии груза к перевозке;

– является товарораспорядительным документом;

– фиксирует заключение договора перевозки в линейном морском судоходстве.

Положения Гаагских правил охватывают три группы вопросов, которые являются решающими при морских перевозках грузов:

(1) порядок составления коносаментов и их реквизиты;

(2) ответственность морского перевозчика за понесенные грузовладельцем убытки;

(3) порядок предъявления требований к морскому перевозчику.

Коносамент выдается перевозчиком на основании погрузочного поручения отправителя и должен содержать в числе прочих данных:

а) основные марки, необходимые для идентификации груза;

б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;

в) внешний вид и видимое состояние груза.

Гаагские правила устанавливают ответственность за потери или убытки грузов, следовательно, они охватывают практически все варианты ответственности морского перевозчика перед грузовладельцем. Положения об ответственности носят императивный характер, и всякое отступление от них не должно иметь юридической силы.

Ответственность перевозчика

Это ключевые положения Гаагских правил. Они формулируются в виде перечня положений, освобождающих его от ответственности. Этот перечень охватывает 17 оснований. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери или убытки возникшие вследствие или явившиеся результатом:

– действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;

– пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;

– рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;

– непреодолимой силы;

– военных действий;

– действий антиобщественных элементов;

– ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;

– карантинных ограничений;

– действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;

– забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работ по каким-либо причинам полностью или частично;

– восстаний или народных волнений;

– спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;

– потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;

– недостаточности упаковки;

– неполноты или недостатков маркировки;

– скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;

– всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика.

Приведенный перечень позволяет утверждать, что ответственность перевозчика основывается на принципе вины, которая презюмируется и должна опровергаться самим перевозчиком.

По Гаагским правилам, заявление об убытках должно быть сделано перевозчику в письменной форме во время выдачи груза, в противном случае считается, что груз доставлен в соответствии с описанием в коносаменте; если же убытки не могут быть распознаны сразу, заявление может быть сделано в течение 3-х дней с момента выдачи груза. Срок исковой давности по требованиям к перевозчику об убытках составляет 1 год после доставки груза.

Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, перевозчик не отвечает за любые утраты или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей эквивалент 10 000 франков[1267] за место или единицу либо 30 франков за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен быть выгружен с судна в соответствии с договором. Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой цены, – исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Положения об освобождении от ответственности и ее предела применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не являются независимым подрядчиком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно Гаагским правилам вправе ссылаться перевозчик. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться этими положениями, если доказано, что ущерб явился результатом действия его упущений, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

Перевозчик не отвечает за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость.

Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не

[1267] Имеются в виду франки Пуанкаре – денежная единица, эквивалентная стоимости 65,5 миллиграммов золота 900-й пробы.

согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Никакая девиация (включая разумную [1268]) для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море не считаются нарушением Гаагских правил или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.

Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, или уменьшающие такую ответственность, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Кроме того, перевозчик не отвечает за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом немореходности, если только эта немореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудованием и снабжением или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозят грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза[1269].

Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создает презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте. Если потери или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.

В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест. Регрессный иск может быть предъявлен даже по истечении трехдневного срока, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому.

Гаагские правила не содержат каких-либо норм о юрисдикции и арбитраже. Этот вопрос регулируется обычными нормами, сложившимися в торговом мореплавании. В силу сложившейся практики спор обычно рассматривается в месте, где находится основное коммерческое предприятие перевозчика. Если в коносамент включается арбит-

---

[1268] Понятие «разумная девиация» в Конвенции не раскрывается. По-видимому, следует полагать, что «разумной» следует считать девиацию, адекватную угрозе, складывающейся жизни и грузу. К примеру, отклонение от курса для укрытия в бухте, находящийся по курсу следования можно считать «разумным» и совершенно несоразмерным, если для этого капитан избирает заход в порт, следование в который вызывает значительное отклонение от курса; увеличивает длительность транспортной операции и ее удорожание.

[1269] Всякий раз, когда потери или убытки возникают вследствие немореходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождение от ответственности.

ражная оговорка, она также признается действительной, но исключает возможность передачи спора в государственный суд.

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных Брюссельской конвенцией всех или некоторых своих прав, в том числе и от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Правила Висби расширили сферу действия Брюссельской конвенции 1924 г., применяя последнюю к любому коносаменту:

– если он выдан в одном из государств-участников;

– перевозка осуществляется из порта, находящегося в одном из государств-участников;

– при наличии в коносаменте ссылки на подчинение его Гаагским правилам.

Предел ответственности в редакции правил Висби составляет 10 тыс. франков за место или единицу груза либо 30 франков за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше. Этот предел ответственности применяется, если стоимость груза не была оговорена отправителем в коносаменте.

Особенностью **Гамбургских правил 1978 г.** является более широкая, нежели у Гаагских правил, сфера действия. Они охватывают перевозки животных, грузов на палубе и опасных грузов. В них включено дополнительно 13 обязательных реквизитов коносамента. Все положения правил носят императивный характер. Гамбургские правила сохранили принцип презюмируемой вины морского перевозчика, сформулировав его в общей форме, а не в виде перечня оснований, исключающих ответственность. Однако они не рассматривают навигационную ошибку как основание освобождения перевозчика от ответственности. Именно это послужило причиной отказа многих государств от ратификации Гамбургской конвенции, что весьма негативно сказывается на правовом регулировании морских перевозок[1270].

Предел ответственности морского перевозчика по Гамбургским правилам составляет 835 СДР[1271] за место или единицу груза, либо 2,5 СДР за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Срок исковой давности по требованиям к перевозчику также повышен по сравнению с Гаагскими правилами и составляет 2 года.

В отличие от Гаагских правил, Гамбургские содержат нормы и о юрисдикции, и об арбитраже. Можно признать, что они также отступили от сложившейся практики и закрепили правило о множественности юрисдикции. В частности, истец по своему выбору может предъявить иск в суде по месту основного коммерческого предприятия ответчика; по месту заключения договора перевозки (при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие или агентство, при посредничестве которого был заключен договор); по месту расположения порта погрузки или порта выгрузки или любого иного, указанного в договоре морской перевозки.

Эта норма позволяет грузовладельцу предъявить иск к перевозчику в любой стране, связанной с перевозкой, причем ею может быть и страна, не участвующая в

[1270] Некоторые сравнительные характеристики Конвенций в части толкования применяемых терминов и оснований ответственности перевозчика приведены в приложении 6.

[1271] СДР – условная денежная единица, получившая распространение во взаимозачетах государств – членов МВФ и принятая как единица специальных прав заимствования (англ. – Special Drawing right (SDRT) по конвенции 1978 г. Для государств, не являющихся членами МВФ, предусмотрена возможность использования франков Пуанкаре, и в этом случае предел ответственности составляет 12 500 франков Пуанкаре за место или единицу груза и 37,5 франков Пуанкаре за 1 кг веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Гамбургской конвенции ООН 1978 г. По мнению некоторых ученых, данный факт может привести к тому, что суд государства – не члена конвенции, признав себя компетентным, не будет связан вышеуказанным правилом и не будет применять нормы конвенции.

Таким образом, Гамбургские правила закрепили отказ от сложившейся практики решения вопроса о подсудности споров на основе пророгационного[1272] соглашения сторон. Гамбургские правила предусматривают возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии письменного арбитражного соглашения между сторонами.

Трамповые перевозки, юридической формой которых выступает чартер, регулируются внутригосударственным законодательством.

Как уже отмечалось выше, договор морской перевозки в трамповом судоходстве имеет форму чартера. В большинстве случаев этот договор заключается с помощью посредника или фрахтового брокера и содержит ряд обязательных условий, относящихся к судну, грузу, фрахту, порядку оплаты стивидорных работ, диспача, демереджа. Сторонами такого договора признаются: фрахтователь (отправитель) и фрахтовщик (перевозчик).

Фрахт представляет собой плату перевозчику за доставку груза в порт назначения. В чартерных перевозках грузов ставка фрахта определяется при заключении чартера в зависимости от конъюнктуры фрахтового рынка[1273]. Калькуляция фрахта исчисляется в зависимости от веса, меры или стоимости груза.

Исчисление фрахта в зависимости от стоимости груза (лат. – ad valorem) означает, что грузы с разными ставками фрахта не должны быть упакованы вместе, иначе перевозчик вправе исчислять фрахт со всего грузового места по высшей ставке. Судовладелец вправе избрать наиболее выгодный для себя способ расчета.

Если фрахт исчисляется в зависимости от меры, то основой для расчета являются внешние размеры. Грузоотправитель должен будет платить фрахт за незаполненное пространство в трюме (англ. – broken stowage), т.е. за место, не использованное для погрузки из-за груза с неровным очертанием.

Статьи об оплате фрахта часто связаны с прочими платежами – оплатой лоцманов, консульскими сборами, налогам с фрахта и т.д. Если фрахтователи оплачивают грузовые работы, то это условие, как правило, фигурирует в статье об оплате фрахта. Когда же расходы по погрузке или выгрузке относятся на грузовладельца, то это условие обычно формулируется отдельной Статьей.

В чартерах фрахт может быть выражен в денежных единицах одной страны, тогда как платеж предусмотрен в денежной единице другой страны. При таком решении брокер судовладельца при заключении чартера стремится включить условие о производстве платежа в рамках межправительственных валютных соглашений (если они существуют) и об отнесении банковских расходов в связи с переводом валюты на фрахтователей [1274].

В чартерных перевозках принято часть фрахта платить заранее. Этот фрахт может быть либо авансом, либо оплатой в счет дисбурсментских расходов. Если фрахт является авансом, то при гибели судна или груза вследствие морских опасностей он не возвращается. Если на основании условий договора можно доказать совершение платежа в счет дисбурсментских и других расходов, тогда данный платеж нельзя рассматривать как аванс фрахта. В случае гибели судна, когда договором была предусмотрена оплата аванса фрахта, а последний не был уплачен до момента гибели судна, перевозчик вправе требовать от отправителя уплаты этой суммы.

[1272] Пророгация – договорное определение подсудности.

[1273] В линейном сообщении – по линейным тарифам линейных фрахтовых конференций.

[1274] Если валюта фрахта отличается от валюты, в которой выражена фрахтовая ставка, то следует указать в чартере фиксированный валютный курс, который должен быть применен при уплате фрахта.

Предварительно уплаченный фрахт (англ. – prepaid freight) – это тот, при котором вся сумма фрахта вручается отправителем перевозчику до того, как он выполнит обусловленный договором перевозки результат (доставит груз в порт назначения).

Условие о предварительном платеже фрахта оправдано, когда неизвестно финансовое положение фрахтователей. Оно также справедливо по отношению к некоторой группе товаров, сделки с которыми связаны с разорительными убытками для отправителя груза (цена на товар в период с момента погрузки груза до момента его доставки может резко снизиться) [1275].

Условия предварительной уплаты фрахта весьма разнообразны. Фрахт причитается и является заработанным при наступлении обусловленного участниками договора факта, например, погрузки груза или подписания коносамента.

Право перевозчика требовать уплаты фрахта не затрагивается последующей гибелью груза. Перевозчик вправе удержать полную сумму предварительно уплаченного фрахта и даже требовать его от фрахтователя через суд, если такой фрахт по той или иной причине не был уплачен. Данные положения, когда перевозчик обязан возвратить предварительно уплаченный фрахт, в отдельных случаях не применяются, а именно:

– если судно не заработало фрахт и никогда не приступало к тому, чтобы заработать его (например, не выходило в рейс);

– если груз утерян до того, как возникло право на аванс фрахта;

– если груз утерян в результате иного события, чем риски, по которым перевозчик не несет ответственность.

Как уже отмечалось, размер фрахта обычно устанавливается в зависимости от веса, меры или стоимости. Однако грузоотправитель может договариваться об уплате твердой суммы в качестве фрахта за пользование всем судном либо части его. При готовности перевозчика исполнить такие договорные обязанности, фрахт подлежит уплате независимо от того, как используется грузоотправителем помещение – полностью или частично, или совсем не используется. Когда груз доставлен не полностью, получатель вправе требовать возмещения стоимости недостачи, однако не вправе отказываться платить фрахт. Оплата такого фрахта должна быть произведена независимо от количества доставленного груза [1276].

Форма чартера. Существуют множество стандартных и частных форм чартеров, некоторые из которых действуют еще с конца XIX – начала XX веков. Сегодня, на практике, существуют как традиционные формы чартеров (иначе их называют стандартными), в которые могут вноситься различные изменения и дополнения, либо формы, разработанные отдельными крупными фрахтователями. Стандартные формы, как правило, отвечают интересам судовладельцев, а более поздние формы – интересам фрахтователей [1277].

Одна из наиболее часто встречающаяся на практике форма - *рейсовый чартер* под которым понимается договор морской перевозки груза с условием предоставления под груз всего судна или его определенных помещений. По договору фрахтовщик обязуется перевезти конкретный груз на обусловленном судне за один или несколько рейсов. Фрахтователь обязуется передать этот груз судовладельцу и уплатить фрахт. Рейсовый чартер

[1275] К предварительной уплате фрахта прибегают при напряженном положении на фрахтовом рынке (как это было во время Суэцкого кризиса, войны в Корее и Персидском заливе).

[1276] Такой порядок фрахта практикуется при перевозках по чартеру, когда грузоотправитель, не имея точного представления о количестве и роде подлежащего отправке груза, фрахтует судно, внося плату за его общую грузоподъемность (грузовместимость) независимо от фактически принятого груза. В таких случаях трудно рассчитать стоимость погрузки и выгрузки. Твердая сумма фрахта взимается с условием, что стоимость погрузки и выгрузки оплачивается фрахтователем.

[1277] В Приложении 6 приведена форма Всеобщего Универсального Чартера с кодовым названием «GENCON».

фрахтовщик заключает от своего имени. Делает это либо сам, либо с помощью посредника – брокера. Рейсовый чартер и договор судовладельца с брокером представляют собой два юридически самостоятельных договора.

Исполнение рейсового чартера осуществляется в четыре стадии:

– рейс судна в место, обусловленное как согласованный пункт погрузки груза;

– прием груза, включая его погрузку и укладку;

– транспортировка груза в место, обусловленное как согласованный пункт разгрузки судна;

– выдача груза, включая операции по разгрузке судна.

Стандартные формы рейсовых чартеров содержат 45 и более пунктов. Обзор их всех в рамках данной книги представляется невозможным. Отметим лишь некоторые их основные положения, имеющие наибольшее значение.

а) *Участниками перевозки* могут выступать фрахтовщик, отправитель и получатель.

Фрахтовщиком может быть собственник судна или лицо, кому судно принадлежит на праве полного хозяйственного ведения; им также может стать лицо, взявшее судно во временное пользование или владение для перевозки собственных товаров или грузов других лиц.

В роли фрахтователя часто выступают участники договора купли-продажи товара – покупатель (FOB и FAS) или продавец (CIF и DAF). На них лежит обязанность организовать фрахтование судна и отправку груза в адрес получателя.

б) *Груз* передается фрахтовщику либо самим фрахтователем, либо он для этой цели нанимает других лиц – экспедитора (англ. – forwarding agent) или экспедитора груза (англ. – freight forwarder). В первом случае фрахтователь судна и отправитель груза совпадают в одном лице, во втором случае – нет. Обычно груз принимает грузовой помощник капитана, под который он выдает штурманскую расписку. Иногда вместо грузового помощника капитана используется береговой посредник – грузовой агент (англ. – loading broke).

Сведения о грузе всегда приводятся в чартере. Как правило, фиксируется количество груза, которое должно быть предъявлено и принято к перевозке, а также род и вид груза. Если в чартере перечислены грузы нескольких видов, это означает, что фрахтователь оставил за собой право выбрать для транспортировки груз одного или нескольких видов из числа указанных в чартере. Предмет перевозки может быть определен и самым общим образом – «любой законный груз» [1278].

Как правило, текст стандартных форм чартеров не разрешает замену груза. Условие о замене груза и решение вопросов, возникающих в связи с такой заменой, стороны могут выработать и включить в аддендум (дополнение) к чартеру. Почти во всех стандартных формах чартеров есть условие о «полном грузе» (англ. – full and complete cargo). Это дает право фрахтователю и одновременно обязывает его загрузить все предназначенные для перевозки груза помещения судна, полностью использовав грузовместимость судна или то и другое вместе.

в) *Судно*. Наиболее типичными характеристиками судна, описываемыми в таймчартере, являются наименование, полезная (чистая) грузоподъемность, регистровый тоннаж [1279].

Замена судна в одностороннем порядке означает нарушение чартера. О замене судна речь может идти в тех случаях, когда мореходное состояние судна, его технические и коммерческие данные совпадают с заменяемым судном или резко не отличаются от них. Фактическая готовность к грузовым работам зависит от различных обстоятельств, вклю-

[1278] Точное количество груза указывают в чартере довольно редко. Как правило, устанавливают границы, в пределах которых определяют количество груза, например: «около 2000 т», или «300 т плюс-минус 5%», или 1500 т плюс-минус 500 т».

[1279] Иногда также указывают присвоенный класс и флаг.

чая позицию судна (при портовом и причальном чартере), физическую способность судна принимать груз, соответствие всем требованиям порта о надлежащем оформлении документов.

Готовность судна к грузовым работам

Принято различать физическую и юридическую готовность судна к грузовым работам. Перечень требований, образующих понятие физической готовности судна, зависит от конкретных обстоятельств. В целом судно считается готовым к погрузке, если полностью готовы к погрузке все его трюмы, в которых может быть размещен груз, таким образом, чтобы фрахтователь мог завершить осуществление контроля за каждым помещением судна.

Юридическая готовность судна к грузовым работам понимается как отсутствие правовых препятствий со стороны публичных органов власти порта к началу грузовых работ.

Для уведомления о готовности судна к погрузочно-разгрузочным работам капитаном судна издается «нотис», после которого начинается отсчет сталийного времени.

Нотис подается в письменной форме (в качестве примера приведен в табл. 16.1) и порядок его подачи регламентируется условиями чартеров.

При наличии нескольких портов погрузки или выгрузки судовладелец обязан подать нотис как в первом, так и во всех последующих портах погрузки и выгрузки. По нормам общего права Великобритании требование подачи нотиса о готовности относится только к первому порту погрузки. Подача нотиса в последующих портах необязательна, если иное прямо не предусмотрено в чартере.

Единообразного порядка о времени вручения нотиса (должно ли судно быть готово к грузовым операциям уже ко времени подачи нотиса или к моменту, указанному в нотисе) не существует. Вместе с тем, следует признать, что существует практика вручения нотиса (в котором указан точный срок, к которому судовладелец обязан привести судно в состояние готовности к грузовым операциям) еще до того, как судно фактически готово к грузовым операциям.

Сталийным временем (англ. – Laytime) считается время, обусловленное в чартере для погрузки и разгрузки судна[1280]. Оно фиксируется в ведомости учета сталийного времени, называемом «таймшит» (англ. – Time sheet). Таймшит составляется в каждом порту погрузки и выгрузки судна, подписывается капитаном и представителем фрахтователя. Таймшит является основанием для расчета диспача и демерреджа[1281].

После истечения сталии происходит перераспределение рисков, связанных с задержкой судна. В период контрсталии риски несет в основном грузовладелец. Однако риск задержки судна по вине судовладельца или из-за препятствий с его стороны по-прежнему несет судовладелец.

[1280] Контрсталия – чартерная оговорка, устанавливающая время, на которое судно может быть задержано в порту в ожидании погрузки или выгрузки сверх сталийного времени. Контрсталия оплачивается по ставке демереджа. Обычно в чартерах предусматривается право фрахтователя держать судно на простое 5–10 суток. Сверхконтрсталия (англ. – detention) – время простоя судна сверх предусмотренного контрсталией; фрахтователь обязан оплачивать не только себестоимость содержания судна, но и убытки, которые могут возникнуть у судовладельца из-за задержки судна под грузовыми операциями. Например, убытки от того, что судно не сможет выполнить своих обязательств по договору перевозки, заключенному с другим фрахтователем; убытки «от потери рынка» – недобор фрахта при снижении конъюнктуры за период простоя; упущенная выгода и т.д.

[1281] Превышение срока сталии дает основание судовладельцу взыскать с фрахтователя определенную денежную сумму – демередж (англ. – Demurrage). При досрочном окончании грузовых операций фрахтователь вправе требовать (при наличии условия в чартере) уплаты ему диспача (англ. – Dispatch).

Контрсталия течет непрерывно. Учитывается все время, в том числе воскресные и праздничные дни. Это правило выражается следующими словами – «раз на демередже, то всегда на демередже».

Кроме рейсового чартера, на практике используются и иные формы чартерных договоров (например, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер).

Таблица 16.1

ИЗВЕЩЕНИЕ КАПИТАНА О ГОТОВНОСТИ СУДНА (НОТИС)

Порт _____ Дата _____ Господам	Port _____ Date _____ 200_ Messrs
Уважаемые господа! Пожалуйста, примите к сведению, что т/х ___ под моим командованием прибыл на рейд порта__ (число, месяц, год) в__часов, получил свободную практику (дата) в __ часов, ошвартовался к причалу___(дата) в__часов и __(дата) с___часов во всех отношениях готов грузить (выгружать) груз___тонн на люки (из люков) №__в соответствии с условиями чартера от___200_г. С уважением, капитан т/х «___» Вручен: ___ (дата) в ___ (время) Акцептован: ___(дата) в ___ (время) Грузоотправитель _____ Грузополучатель (подпись)	Dear Sirs! Please be advised that m/v "_____ under my command arrived in the roads of the port of _____ on the at ___hours, received free pratique on the_____ at hours, berthed on the___ at ___hours, and on the___ from ___hours, is in every respect ready to load / discharge her cargo of ___tons through hatches Nos.___ in accordance with all terms and conditions of the Charter Party dated ___ 200_. Yours faithfully, Master of the m/v "___" Handed: on the___ at ___hours Accepted: on the ___at ___hours Shipper_____ Receiver (Signature)
П	**II**
Тому, кого это может касаться. Пожалуйста, примите к сведению, что судно "___" прибыло на рейд порта___ в ___часов ___(месяц, дата) 200_г. и, пройдя осмотр инспекции Американского департамента сельского хозяйства и портового надзора, сейчас готово во всех отношениях начать погрузку своего груза зерна в соответствии со всеми условиями, положениями и исключениями регулирующего чартера. Предполагаемое к погрузке количество груза ___тонн. Приняты Американской инспекцией сельского хозяйства ___200_г. в___часов. Приняты портовым надзором_200_ в_часов. С уважением, Получен в ___часов ___200_ г. Время считается согласно чартеру. По поручению и от имени фрахтователей.	To whom it may concern. Please be advised that my vessel "___" arrived at the anchorage of the port___ at ___hours ___200_ and having been passed by the USA Department of Agriculture and by the port Warden is now ready in all respects to commence the loading of her grain cargo in according with all terms, conditions, provisions and exceptions of the governing Charter Party. Estimated quantity of cargo to be lifted ___tons. Passed by (US Dep. Of Agric. ___(Month, date) _____ 200_ at ___hours. Passed by Port Warden ___th, 200_ at ___hours. Yours very truly, Received at ___hours ___th, 200_ . Time to count as per governing c / p. For and on behalf of Charterers.

Тайм-чартер – это договор, согласно которому одна сторона (судовладелец) обязуется предоставить за вознаграждение другой стороне (фрахтователю) на определенный срок судно для обусловленных договором целей. Цели могут быть различными – для перевозки грузов или пассажиров, производства буксирных, ледокольных и спасательных операций, научных и культурных целей и т.д.

Димайз-чартер – договор на фрахтование судна на срок, в течение которого фрахтователь не только несет эксплуатационные расходы, но и становится его фактическим владельцем, он же и оказывает услуги по перевозке с помощью своего капитана и судового экипажа, а последние становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна. В обязанности фрахтователя при данной форме чартера входит снабжение судна всеми необходимыми припасами, включая воду, продовольствие и горюче-смазочные материалы.

Если на зафрахтованном в димайз-чартере судне перевозятся грузы третьих лиц, то перевозчиком считается фрахтователь, которому также принадлежит право на вознаграждение за спасение и оказание помощи на море.

Фрахтование по димайз-чартеру предусматривает, что фрахтователь оплачивает все постоянные и временные расходы (по сути, судно сдается в аренду), а капитан и экипаж на время чартера становятся служащими фрахтователя.

При фрахтовании в **бербоут-чартере** судно передается фрахтователю без экипажа на длительный срок (три–пять лет), что подразумевает возможность приобретения судна в соб-

ственность, при этом последний выплачивает обычно 20% согласованной цены судна, остальную часть суммы выплачивает каждые полгода равными долями в течение трех–пяти лет. Приводимая ниже табл. 16.2 позволяет наглядно представить соотношение основных условий договоров чартера [1282].

Таблица 16.2

Сопоставление основных условий чартеров

Основные правовые характеристики чартера	Рейсовый чартер	Тайм-чартер	Димайз-чартст
В каких целях фрахтуется судно	В целях перевозки груза мореплавания	В любых целях торгового мореплавания	В любых целях торгового мореплавания
Кому подчинен экипаж судна в навигационно-техническом отношении	Судовладельцу	Судовладельцу	Фрахтователю
На кого падает риск повреждения или гибели судна в связи с его навигационно-технической эксплуатацией	На судовладельца	На судовладельца	На фрахтователя
На кого падает риск повреждения или гибели судна в связи с его коммерческой эксплуатацией	На судовладельца	На судовладельца	На фрахтователя
Кому принадлежит право владения судном	Судовладельцу	Судовладельцу	Фрахтователю
Кому принадлежит право пользования судном	Судовладельцу	Судовладельцу	Фрахтователю
Кто несет постоянные расходы по эксплуатации	Судовладельцу	Фрахтователь	Фрахтователю
Кому принадлежит право на спасательные вознаграждения	Судовладельцу	Судовладельцу	Фрахтователю

16.2. Товараспределительные документы в международном транспортном обороте

Организационно-правовое регулирование морской перевозки связано с оформлением транспортной документации. В международном обороте довольно часто поставка товара сопровождается оформлением товараспорядительных документов, которые перевозчик выдает грузоотправителю. К таким документам принято относить: коносамент (он может быть чистый и не чистый, ордерный и оборотный, сквозной), морскую и рейсовую транспортные накладные.

Коносамент – это, с одной стороны, удостоверение о принятии перевозчиком груза для транспортировки его морем, а с другой – ценная бумага, представляющая собой товараспорядительный документ, удостоверяющий право его держателя распоряжаться указанным в коносаменте грузом, сданным для морской перевозки, и получить этот груз после завершения перевозки.

Порядок оформления и обращения коносамента урегулирован нормами внутригосударственного и международного частного права. Что касается последних, то наиболее существенными в этой области права источниками являются: Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г. (Брюссельская конвенция) с последующими изменениями и дополнениями, внесенными Брюссельским протоколом 1968 г. («Об изменении Брюссельской конвенции 1924 г. об унификации некоторых правил о коносамент» (правила Висби) и Гамбургская конвенции ООН 1978 г. «О морской перевозке грузов», вступившая в силу в ноябре 1992 г. Отдельные нормы, применяемые к обороту коносамента, содержатся в Унифицированных правилах и обычаях для документарных аккредитивов, принятых Международной торговой палатой в 1993 г.

Правовая сущность коносамента. С юридической точки зрения коносаментом признается:

1) официальная квитанция судовладельца, подтверждающая, что товары, которые предположительно находятся в указанном виде, количестве и состоянии, отправлены в ука-

[1282] Таблица составлена по материалам Юридического справочники капитана заграничного плавания, изданного Фондом истории науки (СПб., 1992, с. 185-186).

занное место назначения на конкретном судне или, по крайней мере, получены под охрану судовладельца для цели отправки;

2) меморандум договора перевозки, повторяющим в деталях условия договора, который фактически заключается до подписания коносамента;

3) товарораспорядительный документ на товары, позволяющий покупателю распорядиться им путем передаточной надписи и предоставления коносамента.

Перевозчик по требованию отправителя может выдать этому последнему за его счет несколько экземпляров коносамента тождественного содержания, причем в каждом из них должно быть указано число оформленных экземпляров. В самом коносаменте указывают количество выданных оригиналов. В дополнение к оригиналам перевозчик может выдать любое количество необоротных копий коносамента. Обычно изготавливают два и более экземпляра коносамента тождественного содержания, один из которых выдают отправителю, а другой сопровождает груз.

В зависимости от оформления различают чартерный, рейсовый, краткий и сквозной коносамент.

Чартерный коносамент. Когда компания или отдельное лицо фрахтует (берет внаем) судно у его владельца, на борту может оставаться незаполненное грузом пространство. Экспедитор вправе заключить соглашение с нанимателем судна о погрузке товаров на часть свободного пространства. В таком случае контракт на перевозку заключается между экспортером и нанимателем данного судна, а не его владельцем. *Чартерный коносамент,* оформленный на этот рейс, должен содержать отметку *«По чартер-партии»,* а контракт на перевозку – ссылку на контракт о найме данного судна.

Рейсовый коносамент оформляется при морской перевозке товаров на судах, которые совершают рейсы по расписанию и для которых в месте назначения имеется зарезервированный причал. Таким образом, этот коносамент находит применение для регламентируемых перевозок, а не «разовых плаваний» без постоянного маршрута или расписания. Он может быть использован в тех же целях, что и обычный коносамент.

Краткий коносамент. Коносамент, не содержащий условий и сроков перевозки, именуют *кратким.* Он не является контрактом на перевозку между судоходной компанией и экспортером или зарубежным покупателем. Краткий коносамент содержит ссылку на условия перевозки, которые могут быть указаны в каком-либо другом документе, например в «основном документе», т.е. в перечне стандартных условий, который можно получить в конторах транспортной компании. Краткий коносамент представляет собой стандартную форму, используемую некоторыми судоходными компаниями.

Сквозной коносамент. Сквозные коносаменты используют при смешанных перевозках или когда сама морская перевозка разделена на стадии, которые осуществляют различные судовладельцы путем перегрузки.

В настоящее время в связи с широким распространением контейнерных перевозок товары все чаще транспортируют от места принятия под ответственность перевозчика до места доставки в одних и тех же контейнерах, но на различных видах транспорта. Например, контейнер с товарами может быть доставлен на контейнерном грузовом автомобиле в морской порт и невскрытым погружен на судно, а затем перевезен в порт назначения, установлен на другой грузовик и доставлен по автомобильной дороге (по-прежнему невскрытым) к месту назначения. При этом товар, хотя его и перевозят двумя или более видами транспорта, доставляют в соответствии с одним контрактом на перевозку, и перевозчик или экспедитор несет ответственность за него на протяжении всего пути. В данном случае экспедиционное агентство оформляет один *коносамент на смешанные перевозки (сквозной коносамент),* покрывающий весь путь от места принятия под ответственность до места доставки.

Если морская перевозка составляет только часть общей перевозки и товары должны перевозиться другими наземными и морскими перевозчиками, может оказаться, что отправителю удобнее получить сквозной коносамент (коносамент на смешанные перевозки), чем

заключать договоры с несколькими перевозчиками, которые должны перевозить груз на последующих стадиях перевозки.

Коносамент на смешанные перевозки FIATA, утвержденный Международной Торговой Палатой, является свидетельством того, что экспедиционное агентство действует в качестве доверителя, т.е. принимает на себя ответственность перевозчика за выполнение всего контракта на перевозку и за утрату или повреждение товара вне зависимости от того, где это произошло.

Грузоотправитель, выписывающий сквозной коносамент, имеет дело только с перевозчиком, который подписывает коносамент. Перевозчик предпринимает усилия для организации перегрузок с последующими перевозками. Он взимает дополнительный фрахт, который если не подлежит предоплате, выплачивается при наступлении оговоренного события и регулируется правилами, которые разъяснялись ранее в отношении предварительно оплаченного фрахта. Товары считаются доставленными только после передачи последним из перевозчиков одной оригинальной части сквозного коносамента грузополучателю.

Сквозные коносаменты часто содержат условие, которое освобождает от ответственности перевозчика, организующего последующие перевозки, или предусматривает, что перегрузка осуществляется на риск владельца либо что ответственность судовладельца прекращается после доставки товаров последующему перевозчику.

Коносамент на смешанные перевозки имеет следующие особенности:

– экспедитор берет на себя обязательство выполнять или организовывать перевозку товаров от места, где он берет их под свою ответственность, до места назначения;

– экспедитор передает товары в месте назначения только по представлении получателем подписанного экземпляра коносамента;

– коносамент на смешанные перевозки с момента оформления экспедитором является свидетельством того, что экспедитор принял от отправителя товары под свою ответственность.

Порядок оформления коносамента. Коносамент подготавливается экспортером (или экспедитором), а затем передается транспортной компании для заполнения. Транспортная компания подтверждает приемку груза, вносит оговорки о повреждении товаров или упаковки, если таковые имеются. На обороте коносамента печатают условия и сроки перевозок, выполняемых данной компанией.

Коносамент, не содержащий никаких замечаний судоходной компании о дефектности товаров или упаковки, называют *чистым,* а тот, в котором есть оговорки или заключения о том, что товары или их упаковка повреждены, – *нечистым коносаментом* или *коносаментом с оговорками.*

Если товары упакованы в контейнеры на заводе или складе экспортера, а затем перевезены на борт судна, то используют коносаменты на груз, принятый для погрузки (англ. – received for shipment), – их обычно именуют *бортовыми* (англ. – shipped).

Коносаменты подобно векселям выписывают на предъявителя (*коносаменты на предъявителя*) или на конкретное лицо либо по его приказу (*ордерные коносаменты*). В первом случае их передача не требует совершения формальностей, тогда как во втором ее оформляют передаточной надписью (*индоссаментом*).

Передача коносамента влечет передачу таких прав на товары, которые стороны желают передать, например права собственности, если товары проданы и стороны намереваются передать право собственности с передачей коносамента, или права владения, если товары заложены. *Оборотность коносамента* – качество, имеющее большое практическое значение. Благодаря тому, что коносамент становится оборотным, груз тоже фактически становится оборотным. Отсюда следует, что покупатель, который в договоре купли-продажи предусмотрел использование оборотных коносаментов, вправе отклонить необоротные.

Грузоотправитель при подготовке проекта транспортного документа имеет право сделать коносамент или средством передачи представленных коносаментом товаров, или формальной квитанцией, подтверждающей доставку товаров конкретному лицу.

В левом углу документа обычно фигурирует надпись «Грузополучатель», после которой полагается проставить фамилию лица, которое должно востребовать груз. Намереваясь оформить оборотный коносамент, грузоотправитель, заполняя это место, вставляет перед фамилией грузополучателя слова «По приказу» (отправитель груза может указать себя в качестве его получателя). Желая получить необоротный коносамент, грузоотправитель не вписывает в него слова «По приказу», а проставляет только фамилию получателя груза. Значение этой процедуры заключается в том, что отправитель волен уступить право собственности на товар получателю, передав ему свой коносамент, однако получатель товара не может сделать того же в отношении третьего лица.

Оборотные коносаменты обычно применяют в торговле такими товарами, как зерно или нефть. При этом коносаменты на товары в пути покупают и продают по цепочке контрактов с оговоркой, согласно которой посредники не принимают товары, и только последний покупатель физически получает их с судна по прибытии. К оформлению оборотных коносаментов прибегают и в тех случаях, когда покупатель намеревается или, по крайней мере, предполагает заложить коносаменты как дополнительное обеспечение в банк до прибытия товаров.

Как уже было сказано, основное назначение коносамента – дать возможность лицу, имеющему право на товар, который представлен коносаментом, распоряжаться этим товаром, пока он находится в пути, то есть, обладание коносаментом во многих отношениях эквивалентно обладанию товарами, и передача коносамента обычно влечет те же последствия, что и вручение самих товаров. Вместе с тем, это не всегда так. Когда отправитель груза (или индоссат коносамента) является агентом отправителя в порту назначения, очевидно, что стороны, передавая коносамент, намереваются передать только право требовать выдачи товаров от перевозчика после их прибытия, а не право собственности на них. Например, если грузоотправитель является финансовым учреждением, которое выдает деньги под обеспечение представленными коносаментом товарами, стороны, скорее всего, намереваются передать в пользу банкира обременение или залог, но не право собственности на товары.

Когда товар не индивидуализирован, например часть насыпного груза, право собственности обычно не переходит при передаче коносамента. Когда же товары индивидуализированы, то решение вопроса о передаче права собственности на него при передаче коносамента зависит от намерения сторон.

Коносамент сохраняет характер товарораспорядительного документа вплоть до окончания действия договора морской перевозки и доставки товаров по коносаменту. Перевозчик не отвечает за неправильную доставку товаров, если только не знает о дефектах в праве держателя коносамента. Вручая товары лицу, которое не является держателем коносамента, перевозчик (или его агент) делает это на свой риск. Если это лицо – истинный владелец, перевозчик отвечает перед последним за не передачу товаров.

Реквизиты коносамента. Коносамент должен содержать следующие реквизиты:

– наименование судна, если оно известно в момент принятия груза к перевозке либо иное соответствующее указание о предполагаемом судне или о том, что груз принят к перевозке без предварительного определения судна;

– наименование перевозчика; место (порт) приема или погрузки груза;

– дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

– наименование отправителя;

– наименование груза и имеющиеся на нем марки, необходимые для идентификации груза (так называемый общий характер груза);

– место (порт) назначения (разгрузки) груза; наименование получателя груза;

– число мест или предметов;

– вес груза или его количество;

– внешний вид и видимое состояние груза;

– особые свойства груза;

– размер или порядок определения размера фрахта и иных причитающихся платежей за перевозку, либо указание на то, что они полностью уплачены;

– место выдачи коносамента;

– время выдачи коносамента;

– число оригиналов коносамента, если их больше одного;

– подпись перевозчика, или капитана, или их представителей. Если сторонами согласованы условия о подчинении коносамента *нормам Гамбургской конвенции, перевозке груза* на палубе, времени сдачи в порту разгрузки, пределе ответственности, они также подлежат включению в коносамент.

Дата коносамента – это день принятия груза на борт. Неправильное датирование коносамента влечет за собой важные юридические последствия. Если капитан судна (или иной агент перевозчика) по небрежности ставит в коносаменте неправильную дату, перевозчик несет ответственность за ущерб, если отправитель груза докажет, что ущерб связан с указанием неправильной даты. Что же касается договора купли-продажи, то предъявление неправильно датированного коносамента, по крайней мере при исполнении договора CIF, рассматривается как нарушение условий контракта и дает право покупателю отклонить коносамент, а договор считать расторгнутым, даже если товары фактически отгружены в договорный срок.

Морская транспортная накладная – это документ, содержащий подробные сведения о партии товаров и применяемый в качестве:

• контракта между судоходной компанией и экспортером (или зарубежным покупателем);

• расписки судоходной компании за полученные товары и, следовательно, свидетельства об отгрузке.

Однако морская транспортная накладная необратима и не является документом на право собственности. Если ее используют вместо коносамента, то транспортная компания передает товар грузополучателю, указанному в транспортной накладной, вне зависимости от того, представил он или нет транспортной компании оригинал транспортной накладной [1283].

Преимущество морской транспортной накладной перед коносаментом состоит в том, что она позволяет избегать задержек в порту назначения при передаче товаров грузополучателю. Коносамент может потребоваться при получении платежа экспортером от покупателя за доставленные товары. Если дела обстоят именно таким образом, то задержка из-за ожидания документов в порту назначения является вынужденным неудобством.

Если, однако, экспортер доверяет иностранному покупателю и желает передать документы на право собственности до получения платежа, морская транспортная накладная окажется удобнее. Поэтому морские транспортные накладные могут использоваться с целью экономии времени при отправке экспортером товаров в свой зарубежный филиал или продаже товара на условиях открытого счета, т.е. когда экспортер готов передать право собственности на товары и доверяет иностранному покупателю как обычный кредитор.

Рейсовая транспортная накладная представляет собой распорядительный документ на товары, доставляемые на судне, которое совершает регулярные рейсы по расписанию и имеет зарезервированный причал в порту назначения.

К транспортным документам относятся также и иные документы, обеспечивающие перевозку:

[1283] Этим морская транспортная накладная отличается от коносамента, при использовании которого судоходная компания передает товары только лицу, которое предоставит подписанный оригинал.

– расписка в получении груза;
– гарантийное письмо;
– экспедиторское свидетельство о транспортировке;
– подтверждение на фрахтование тоннажа;
– заявление – требование об отправке;
– фрахтовый счет;
– извещение о прибытии груза;
– извещение о возникновении препятствий в перевозке груза;
– извещение о поставке;
– грузовой манифест;
– фрахтовый манифест;
– контейнерный манифест и некоторые другие.

Как уже отмечалось выше, для облегчения составления международных торговых контрактов Международная торговая палата (ICC) периодически издает стандартные торговые термины, получившие название ИНКОТЕРМС». С тех пор как ИНКОТЕРМС был впервые издан в 1936 г., он обновлялся шесть раз. Его последняя версия вступила в действие с 1 января 2000 г. [1284].

Наиболее важными условиями отправки товара морем в международной торговле являются три условия: FOB, CIF и FAS. Согласно условию отгрузки FOB (Free on Board – «свободно на борту»), риск переходит к покупателю в пункте FOB. Пунктом FOB может служить завод или склад продавца. В таком случае, цена продажи товара не включает стоимость фрахта, который оплачивает продавец, на котором лежит риск, начиная со склада и далее. Если, тем не менее, условие поставки – «FOB – пункт назначения», продавец несет риск во время перемещения груза и должен оплатить фрахт.

Условие FAS (Free Alongside – «франко у борта судна»), после которого следует «судно в согласованном порту» – это вариант условия FOB. Продажа считается осуществленной, если продавец доставил товар к борту судна. Разница между условиями FOB и FAS заключается в том, что при условии FOB продавец несет риск, пока не завершится погрузка на судно.

Условие CIF означает Cost, Insurance, Freight – стоимость, страхование и фрахт, и далее следует порт назначения. Например CIF London означает, что согласованная цена будет включать стоимость товара плюс стоимость фрахта до Лондона и стоимость страхового полиса.

Условие, DDP (доставлено, пошлина оплачена) предполагает максимальные обязательства для продавца – поставка закончена, когда товары прошли таможенную очистку в стране импорта и предоставлены в распоряжение покупателя в названном пункте назначения. Покупатель на условиях DDP ответственен за разгрузку товаров с прибывшего судна. Большое преимущество нового ИНКОТЕРМС издания 2000 г. состоит в том, что они ясно трактуют обязательства по загрузке и разгрузке и для покупателя, и для продавца. Согласно ИНКОТЕРМС-2000, теперь следует обязательно указывать оговоренный географический пункт и даже конкретное место перехода рисков. Например, условие DAF (доставлено до границы) предполагает, что оно должно всегда сопровождаться указанием точного места на границе, до которого должна быть осуществлена доставка товара. Если при заключении контракта пренебречь этой фундаментальной особенностью, то покупатель может оказаться в невыгодном положении, так как продавец тогда имел бы право выбрать любое удобное ему место (порт) поставки на границе.

По сравнению с предыдущим изданием (1990 г.) в ИНКОТЕРМС-2000 принимается во внимание расширяющееся использование мультимодальных перевозок, предусматривается

[1284] Ссылка на новую редакцию должна включаться в контракты, которые заключаются после 1 января 2000 года.

передача товаров от продавца покупателю в любом пункте транспортной цепи вместо установления критичной точки перехода рисков при пересечении поручней судна.

16.3. Модальные перевозки грузов

Организационно в транспортном обеспечении внешнеэкономического оборота, наряду с раздельными обычными (один вид транспорта – один договор перевозки), начиная с 70-х годов прошлого столетия, сложились смешанные грузоперевозки (по меньшей мере, двумя разными видами транспорта), среди которых выделяют:

– мультимодальные перевозки и

– интермодальные перевозки.

Исторические основы возникновения приведенных терминов связаны с периодом «контейнеризации» перевозок, начавшемся в середине прошлого столетия [1285]. Контейнер был воспринят как модуль[1286], который можно доставит по нужному адресу разными видами транспорта в рамках одной транспортной операции. Однако, в дальнейшем приоритетным стала не сама «модульность» груза (например, «интермодально» можно перевозить и насыпной груз, скажем, если представить, что транспортным контейнером-модулем станет само судно), а единая адресность доставки вне зависимости от видов используемых транспортных средств (судно морское или воздушное, автомобиль или железная дорога) и непрерывность самой транспортной операции.

Международное право не дает ясного толкования интермодальной перевозки, равно как не содержит четких указаний на юридическое содержание разности терминов – интер- или мультимодальная перевозка.

Советские и российские энциклопедические источники не рассматривают данный термины, а в словаре Вэбстера (англ. – Merriam-Webster) мы находим, что *«интермодальной следует понимать транспортировку, при которой в одном рейсе (англ. – single journey) могут быть задействовано несколько видов транспорта»* [1287]. Из этого определения можно выделить, по сути, два признака – множественность перевозочных модулей и единичность адресности перевозки.

Французская транспортная компания CNC, специализирующаяся на рассматриваемых перевозках, считает, что к «интермодальным» следует отнести перевозки товаров не менее чем двумя разными видами транспорта в единой транспортной цепи, за время существования которой не производится замена груза, содержащегося в одном транспортном модуле, при этом перевозка может осуществляться двумя видами транспорта, однако, последняя стадия осуществляется автомобильным транспортом и по кратчайшему расстоянию [1288].

Другой крупный железнодорожный оператор – Norfolk Southern – предлагает под «интермодальностью» понимать «передвижение трейлеров или контейнеров на железнодорожных платформах по одному маршруту,[1289] что содержит фундаментальное противоречие со сделанным выше определением, т.е. возможности использования одного или нескольких видов транспортных средств.

[1285] Florida Highway Data Source Book. Attachments merged from Gordon Morgan, Florida Department of Transportation; received March 14, 2003

[1286] Под «транспортным модулем» понимается судно, грузовик, баржа, железнодорожный вагон. University of Florida, BEBF 2 FDOT Contract Number B – 354-44, Part A.

[1287] См. Merriam-Webster Dictionary на http://www.m-w.com/cgi-bin/dictionary.

[1288] Norris, B., Voipe National Transportation Systems Center, *Intermodal Freight: An Industry Overview*, prepared for the Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation, March 1994.

[1289] «Rail Intermodel Transport», Association of American Railroads (January 2003) http://www.aar.org.

Департамент транспорта США, хотя и не дает точного определения рассматриваемого термина, однако указывает на основные черты интермодальной перевозки: единство всех этапов операции с целью доставки в один адрес вне зависимости от форм транспортных модулей, а также на неразрывность транспортной операции [1290]. В транспортных документах штата Флорида мы находим примерно такое же определение: «перемещение товаров и людей более чем одним видом транспорта с целью осуществления одной доставки в рамках одной перевозки»[1291].

На уровне доктрины одни авторы «интермодальную перевозку» характеризуют как перевозку «контейнеризованного» (англ. – containerized) груза различными видами транспорта», к интермодальная перевозка[1292], другие указывают обязательность единого маршрута[1293], а третьи выделяют в качестве основного признака оформление единого перевозочного документа [1294].

Обобщая сказанное, попытаемся сформулировать понятие «интермодальной перевозки» следующим образом: «*под интермодальной перевозкой следует понимать доставку грузов или пассажиров более чем одним видом транспорта за одну транспорткую операцию, оформленную соответствующим единым договором перевозки*». Ключевым в «интермодальности» является интегрированность транспортных модулей в договорные рамки единой перевозки.

Мультимодальная перевозка осуществляется на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в введение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране, при этом оператор смешанной перевозки, который организует перевозку, берет на себя ответственность за всю перевозку и выдает документ мультимодальной перевозки.

Регламентация смешанной перевозки грузов осуществляется на основе Конвенция ООН «О международных смешанных перевозках грузов», подписанной 24 мая 1980 г. в Женеве [1295].

Статья 1(1) Конвенции 1980 г. дает следующее определение смешанной перевозки: «Международная смешанная перевозка» означает перевозку грузов по меньшей мере двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обу-

---

[1290] The United Statues Department of Transportation. Intermodel Surface Transportation. Washington DC, DOT. 2002.

[1291] Вместе с тем, это не единственное определение, которое можно найти в отчетах университетских исследований, например: «перевозка более чем одним транспортным модулем для осуществления одной поездки пассажиров или перевозки грузов». Year 2020 Florida Statewide Intermodal System Plan: Interim Final Report, Florida Department of Transportation (March 1, 2000), p. G-4.

[1292] См., например, E. Mitchell, MacDonald, «The New Intermodal Alliances», Traffic Management № 60 (October 1992); J.B. Hunt, «What We Do: Intermodel», http://www.jbhunt.com/what_we_do/intermodal/index_intermodel.html; Donald V. Harper and Philip T. Evers, «Competitive Issues in Intermodal Railroad-Truck Service», Transportation Journal 31 (Spring 1993) и др.

[1293] См., например, W. Brad Jones, C. Richard Cassady, and Royce O. Bowden, «Developing a Standart Definition of Intermodal Transportation», in: Symposium on Intermodal Transportation, 27 Transportation Law Journal 345 (Summer 2000).

[1294] См., например,: Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич П.А. Глобальные логические системы. СПб.: Изд-во «Бизнес-Пресса», 2001; Щербанин Ю.А. Транспортные связи России в 1999-2000 гг. и на перспективу. Серия ПОЛПРЕД. М., 2000.

[1295] В переводе на русский английского текста Конвенции ООН 1980 г. (United national Convention on Multimodal Transport of Goods) термин «multimodel» был переведен как «смешанный», что, на наш взгляд, искажает смысл изначального текста, поскольку, как отмечалось выше, мультимодальная и интермодальнаые перевозки имеют отличия.

словленного места доставки в другой стране». Операции по вывозу и доставке грузов, осуществляемые во исполнение договора перевозки только одним видом транспорта, как определено в таком договоре, не считаются международной смешанной перевозкой [1296].

Договор смешанной перевозки грузов

Договор смешанной перевозки означает договор, совершенный в письменной форме[1297], на основании которого оператор смешанной перевозки за уплату провозных платежей обязуется осуществить или обеспечить осуществление международной смешанной перевозки. Указанный договор удостоверяет документ, называемый «документ смешанной перевозки», подтверждающий принятие груза оператором смешанной перевозки в свое ведение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями этого договора.

Сторонами договора выступают «грузоотправитель» и «грузополучатель», объектом договора является груз. Груз включает любой контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.

Грузоотправитель означает любое лицо, которым или от имени либо от лица которого заключен договор смешанной перевозки с оператором смешанной перевозки, или любое лицо, которым или от имени которого груз фактически сдается оператору смешанной перевозки в связи с договором смешанной перевозки.

Грузополучатель означает лицо, управомоченное на получение груза.

Положения данной Конвенции применяются ко всем договорам смешанной перевозки из одного места в другое, которые расположены в двух государствах, если:

а) указанное в договоре смешанной перевозки место, в котором груз принимается оператором смешанной перевозки в свое ведение, находится в одном из государств-участников договора; или

б) указанное в договоре смешанной перевозки место доставки груза оператором смешанной перевозки находится в одном из договаривающихся государств.

Комбинированным транспортным документом на смешанную перевозку, который подтверждает наличие договора смешанной перевозки, принятие груза оператором смешанной перевозки в свое владение, а также его обязательство доставить груз в соответствии с условиями договора, выступает коносамент на смешанную перевозку [1298].

Несмотря на подписание Конвенции, каждое государство имеет право регулировать и контролировать на национальном уровне операции по смешанным перевозкам и операторов смешанной перевозки, в том числе право принимать меры, касающиеся проведения консультаций между операторами смешанной перевозки, грузоотправителями, организациями грузоотправителей и соответствующими национальными органами об условиях обслуживания; выдачи оператором смешанных перевозок лицензий на участие в перевозках, а также принимать все другие меры в национальных экономических и коммерческих интересах. Оператор смешанной перевозки обязан соблюдать подлежащее применению право страны, в которой он действует, а также положения упомянутой Конвенции.

[1296] По нашему мнению, такое определение не совсем точно отражает современную практику. Полагаем целесообразным внести в текст Конвенции 1980 г. уточнение, дополнив Статью 1 Конвенции следующим определением: «Интермодальной перевозкой называется перевозка пассажиров и доставка груза двумя и более видами транспорта, осуществляемая под единым руководством оператора, по одному транспортному документу и по единой (сквозной) ставке тарифа, покрывающей весь маршрут следования груза независимо от того, сколько видов транспорта будет использовано и сколько перевалок будет произведено.

[1297] «Письменная форма» означает, наряду с прочим, телеграмму или телекс.

[1298] Англ. – Combined Bill of lading (combined B/L); Combined transport document; Multimodal transport document).

Ответственность оператора смешанной перевозки

«Оператор смешанной перевозки» означает любое лицо, которое от собственного имени или через другое действующие от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора (а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки) и принимает на себя ответственность за исполнение договора[1299]. В понятие «оператор» смешанной перевозки включаются его служащие или агенты или любое другое лицо, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, а ссылки на грузоотправителя или грузополучателя включают их служащих или агентов.

Ответственность оператора смешанной перевозки за груз охватывает период с момента принятия им груза в свое ведение до момента выдачи груза.

Конвенция ООН 1980 г. предполагает, что груз находится в ведении оператора смешанной перевозки:

а) с момента, когда он принял груз от грузоотправителя или лица, действующего от его имени, или какого-либо органа или иного третьего лица, которым в силу закона или правил, подлежащих применению в месте принятия груза в его ведение, груз должен быть передан для перевозки;

б) до момента, когда он выдал груз:

– путем вручения груза грузополучателю, или в случае, когда грузополучатель не принимает груз от оператора смешанной перевозки,

– путем предоставления его в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором смешанной перевозки или с законом или обычаем данной отрасли торговли, применимыми в месте выдачи грузов, или

– путем передачи груза какому-либо органу или третьему лицу, которым и силу закона и правил, применимых в месте выдачи груза, должен быть передан груз.

Оператор смешанной перевозки несет ответственность за действия и упущения его служащих или агентов, если такой служащий или агент действует в пределах его служебных обязанностей, или любого другого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора смешанной перевозки, если такое лицо действует при исполнении договора, как если бы такие действия и упущения были совершены им самим [1300].

Основанием ответственности оператора смешанной перевозки признается ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в доставке, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждения или задержку в доставке, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, если только оператор смешанной перевозки не докажет, что он, его служащие или агенты или любое другое лицо, упомянутое в Конвенции в качестве оператора, приняли меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Задержка в доставке имеет место, если груз не был доставлен в пределах срока, прямо определенного соглашением., или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого оператора смешанной перевозки с учетом конкретных обстоятельств. Если груз не был доставлен в течение 90 календарных дней по истечении срока доставки, то лицо, управомоченное заявить требование, может считать груз утраченным.

В тех случаях, когда вина оператора смешанной перевозки сочетается с другой причиной возникновения утраты, повреждения или задержки в доставке, оператор смешанной перевозки несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в доставке обусловлены такой виной или небрежностью, при условии что опера-

[1299] Статья 1(2) Конвенции ООН 1980 г.

[1300] Статья 15 Конвенции ООН 1980 г.

тор смешанной перевозки докажет размер утраты, степень повреждения или задержки в доставке, которые не обусловлены виной с его стороны.

В тех случаях, когда оператор смешанной перевозки несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, ответственность ограничивается суммой, не превышающей 920 расчетных единиц за место или другую единицу отгрузки, либо 2,75 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше [1301].

Если международная смешанная перевозка не включает в соответствии с договором перевозку груза морем или по внутренним водным путям, ответственность оператора смешанной перевозки ограничивается суммой, не превышающей 8,33 расчетной единицы за килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза.

Ответственность оператора смешанной перевозки за ущерб, являющийся результатом задержки в доставке, ограничивается сумой, равной сумме, в два с половиной раза превышающей провозные платежи, подлежащие уплате за задержанный доставкой груз, но не превышающей общей суммы платежей, подлежащих уплате в соответствии с договором смешанной перевозки. Совокупная ответственность оператора смешанной перевозки не должна превышать пределов ответственности за полную утрату груза, как указано выше. По соглашению между оператором смешанной перевозки и грузоотправителем в коносаменте могут быть установлены пределы ответственности, превышающие упомянутые выше пределы.

Кроме договорной, Конвенция 1980 г. предусматривает и внедоговорную ответственность оператора. Пределы ответственности применяются при любом иске к оператору смешанной перевозки по поводу ущерба, возникшего в результате утраты или повреждения груза, а также в результате задержки в его доставке, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правовом основании.

Оператор смешанной перевозки не имеет право на ограничение ответственности, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в доставке явились результатом действий или упущений оператора смешанной перевозки, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку в доставке, либо безответственно и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Любое условие в договоре смешанной перевозки или в документе смешанной перевозки является недействительным в той степени, в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям Конвенции 1980 г. [1302], хотя оператор смешанной перевозки может с согласия грузоотправителя увеличить свои ответственность и обязательства по Конвенции[1303].

Документ смешанной перевозки должен включать указание о том, что международная смешанная перевозка регулируется положениями настоящей Конвенции, которые лишают юридической силы любые условия, противоречащие этим положениям в ущерб грузоотправителю или грузополучателю. В тех случаях, когда лицо, заявляющее требование

[1301] Для исчисления какая из этих сумм больше, применяются следующие правила: а) когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в документе смешанной перевозки как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением, грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки; в) в тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью оператора смешанной перевозки или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки (Статья 18 Конвенции ООН 1980 г.).

[1302] Недействительность такого условия не затрагивает действительности других положений договора или документа, частью которого оно является.

[1303] Конвенция ООН 1980 г., Статья 28.

по поводу груза, понесло ущерб в связи с условием, являющимся недействительным, или в результате отсутствия вышеназванного указания, оператор смешанной перевозки должен выплатить компенсацию в требуемых размерах, с тем чтобы возместить этому лицу утрату или повреждение груза, а также задержку в доставке. Оператор смешанной перевозки должен, кроме того, выплатить компенсацию за издержки, понесенные этим лицом в целях осуществления своего права, при условии, что издержки, понесенные в связи с иском на основе вышеизложенного положения, определяются в соответствии с законом государства, в котором возбуждено разбирательство.

Любой иск, в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящей Конвенции, погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет[1304]. Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза, исковая давность погашается по истечению этого срока.

Лицо, которому предъявлено требование, может в любое время в течение срока исковой давности продлить этот срок путем заявления, сделанного в письменной форме заявителю требования. Этот срок может быть в дальнейшем продлен путем другого заявления или заявлений.

16.4. Море +

Как отмечалось выше, характер договоров, используемых в настоящее время в морской перевозке грузов, зависит от конкретного вида перевозок. Если при перевозке бестарных грузов заключаются в основном договоры по принципу «от этапа до этапа» или «от коллектора до коллектора», то в перевозках генеральных грузов (кроме тех бесконтейнерных грузов, которые мы уже упоминали выше) практически исчезли коносаменты, выписываемые на поэтапной основе. Это отражает тот факт, что при контейнерных перевозках сдача груза перевозчиком происходит не с борта судна. Поэтому контейнерные перевозки осуществляются на основе коносаментов, выписываемых на условиях «от порта до порта» или «от двери до двери» либо в сочетании этих двух типов условий. Фактически принятие и сдача груза на условиях «от порта до порта» происходит в контейнерном терминале, расположенном на территории порта, который часто называют «контейнерной станцией» (КС)[1305].

Перемещение груза «от склада до склада» отличается по характеру от перемещения «от двери до двери». «Двери», упоминавшиеся при описании условий «от двери до двери», принадлежат не перевозчику, а грузовладельцам. Например, при экспортной поставке груз может передаваться перевозчику в пункте изготовления, то есть у «двери» грузоотправителя по договору, а при поставке импортного груза перевозчик может сдать его на складе или даже в каком-либо пункте распределения, то есть у «двери» грузополучателя. В рамках этой схемы возможны также различные комбинации, например «от порта до двери» и «от двери по порта», причем все они включаются в общую категорию «от двери до двери».

[1304] Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор смешанной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан, в день, следующей за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

[1305] На альтернативной основе приемка и сдача груза могут происходить в каком-либо удаленном от моря пункте, который может находиться как вблизи порта, так и вдали от него. Такой удаленный от моря пункт можно назвать «контейнерно-товарной станцией» (КТС). Нередко такие станции называют также «складами» или, более конкретно, «внутренними контейнерными складами» (ВКС). Многие контейнерно-товарные станции и внутренние контейнерные склады приспособлены для осуществления таможенной очистки и обычно управляются перевозчиками или их субподрядчиками, а не грузовладельцами.

Такое отличие транспортировки грузов «от склада до склада» и «от двери до двери» важно иметь ввиду, поскольку перевозка «от склада до склада» касается, скорее, не грузовладельцев, а перевозчиков грузов, и сфера применения нового документа к условиям «от склада до склада» лишит грузоотправителя возможности договариваться о перемещении его контейнеров «от двери до двери» в рамках единого договора [1306].

Распространение современной практики морских перевозок грузов на условиях «от двери до двери» касается, разумеется, преимущественно контейнерных перевозок. Из 60 млн. контейнеров, перевезенных во всем мире в 2000 г., 50% перевезли на смешанной основе операторы контейнерных линий. В некоторых странах процент таких перевозок был еще выше: так, в Соединенных Штатах Америки на смешанной основе было перевезено 75 – 80% контейнеров. У различных операторов контейнерных линий эти цифры неодинаковы. Так, по оценкам одного крупного линейного оператора, общемировой показатель составил 25%, тогда как в других географических районах, например в США, такие перевозки были оценены на уровне 40 – 50%. В Азии преобладающим видом перевозок, осуществляемых линейными операторами, являются перевозки на условиях «от порта до порта»; то же самое можно сказать о перевозках, осуществлявшихся в австралийско-азиатском регионе, районе Индийского субконтинента, а также в Латинской Америке. В Европе показатели более разнообразны. К примеру в Великобритании перевозки «от двери до двери» составляют 50%, особенно это касается импортных перевозок, тогда как в Германии, Австрии и Швейцарии доля перевозок «от двери до двери», осуществляемых операторами контейнерных линий, резко снижается, примерно до 25% [1307].

Общее преимущество любого охвата перевозки «от двери до двери», безусловно, состоит в том, что он дает возможность грузоотправителям в области международной торговли заключать договор в отношении перемещения своих контейнеров «от двери до двери» с предсказуемыми затратами, независимо от используемого вида транспорта. Несмотря на растущее распространение смешанных перевозок во всем мире, грузоотправители предпочитают иметь дело только с одной стороной по одному договору, вместо того чтобы заключать ряд договоров с различными перевозчиками. Как отмечалось выше, контейнерные перевозки, для которых принцип «от двери до двери» наиболее актуален, составляют внушительную долю морских перевозок как по стоимости, так и по объему, и при отсутствии единообразных правил, регулирующих договоры перевозки «от двери до двери», отрасль заполнила этот пробел своими собственными правилами [1308].

Очевидно, что единообразная и предсказуемая система правил внесла бы гораздо большую определенность и значительно сократила бы расходы, связанные со спорами о том, какие договорные условия или положения конвенции применимы в конкретном случае. Для решения этого вопроса Рабочая группа Комиссии ООН по транспортному праву разработала Проект документа о морской перевозке грузов (A/CN.9/WG.III/WP.21), включив в этот документ и операции по перевозке не только «от порта до порта», но и «от двери до двери» (A/CN.9/510, пункты 26–32)[1309].

Документ предназначается для регулирования «договоров перевозки», в соответствии с которыми, согласно Статье 3.1, место получения и место сдачи груза расположены в различных государствах. В Статье 1.5 «договор перевозки» определяется как «договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз полностью или частично морем из одного места в другое». Кроме того, со ссылкой на договор пере-

[1306] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29

[1307] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29.

[1308] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29.

[1309] Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи. 56-я сессия. Дополнение № 17 (A/56/17), п. 345. См. также Официальные отчеты работы. 57-я сессия. Дополнение № 17 (A/57/17), п. 224. A/CN.9/WG.III/WP.29.

возки в Статье 1.1 дается определение «перевозчика», а в Статье 1.19 в аналогичном порядке определяется термин «грузоотправитель по договору».

Документ, разработанный транспортной комиссией ООН, основывается на договорном подходе и применяется к отношениям, обладающим особыми экономическими и функциональными характеристиками. Он «обслуживает» перевозку грузов полностью или частично морем, что присваивает перевозке квалификацию «от двери до двери», поскольку предполагается, что грузы могут перевозиться не только морскими судами, но также другими видами транспорта до и/или после их перевозки морем. Применение подобного подхода к международным перевозкам получил название ***«морской плюс»***, поскольку общей предпосылкой для его применения является наличие морского этапа [1310].

Стремление морской отрасли к единому договору «от двери до двери» в отношении всей перевозки в целом зависит не только от ясности правовой регламентации, но и от взаимодействия различных рыночных сил. Ответ на вопрос о том, кто станет заниматься вопросами внутренней перевозки – морской перевозчик или его клиент, будет во многом зависеть от двух обстоятельств: характера услуги, в которой нуждается клиент, и цены за эту услугу. Например, крупный грузоотправитель по договору, желающий, чтобы контейнеры под погрузку были свободны круглосуточно, не станет заключать договор с перевозчиком, занимающимся преимущественно операциями по осуществлению перевозок «от порта до порта», а торговец не станет заключать договор о транспортировке груза перевозчиком, если сочтет, что может обеспечить более дешевую внутреннюю транспортировку силами своих субподрядчиков. Поэтому крупному грузоотправителю по договору понадобится перевозчик, предлагающий услуги по перемещению грузов «от двери до двери», что позволит снизить издержки в каждом секторе.

В результате уже в течение более десяти лет контейнерные перевозки осуществляются на основе так называемых коносаментов «смешанной транспортировки», которые можно применять как в перевозках «от порта до порта», так и в перевозках «от двери до двери». Подходящим примером типовой формы, используемой многими операторами контейнерных линий, является форма КОМБИКОНБИЛЛ (COMBICONBILL) [1311] – коносамента смешанной транспортировки, который первоначально был принят Балтийским международным морским советом (БИМКО) в 1971 г. (обновлен в 1995 г.)

В соответствии с формой КОМБИКОНБИЛЛ перевозчик принимает на себя ответственность (пункты 9, 10 и 11 Коносамента):

1) за утрату или повреждение груза, произошедшие с момента получения им груза на свое попечение и до момента его сдачи;

2) за действия и бездействие любого лица, услугами которого он пользуется для исполнения договора перевозки, подтвержденного указанным Коносаментом.

Перевозчик освобождается от ответственности за любую утрату или повреждение груза, если такая утрата или повреждение произошли по причине или в результате:

а) неправомерного действия или небрежности Коммерсанта;

б) соблюдения указаний лица, уполномоченного давать их;

в) отсутствия или плохого состояния упаковки, если груз по своим свойствам подвержен потере в объеме или повреждению в случае отсутствия упаковки или ненадлежащей упаковки;

г) обработки, погрузки, укладки или разгрузки груза Коммерсантом или от его имени;

д) внутренне присущих грузу дефектов;

е) недостаточности или неясности маркировки или номеров на грузе, его покрытии или единицах груза;

[1310] A/CN.9/WG.III/WP.29.

[1311] Электронную версию см. по адресу: http://www.bimco.dk/BIMCO%20Documents/bl.asp.

ж) частичных или всеобщих забастовок, локаутов, приостановок или ограничений в работе по любой причине;

з) какого-либо обстоятельства или события, которых Перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить, проявив разумную заботливость [1312].

Ответственность перевозчика ограничивается размерами возмещения, равными двум единицам специальных прав заимствования за каждый килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза [1313].

В отношении любой утраты или повреждения груза, которые, как установлено, произошли на конкретном этапе перевозки, приоритет отдается любой имеющей обязательную силу конвенции или национальному закону, которые применялись бы к соответствующему договору, если бы между перевозчиком и грузовладельцем был заключен отдельный договор в отношении данного конкретного этапа перевозки.

На этапе морской перевозки Гаагско-Висбийские правила применяются только в том случае, если специально не оговорено применение какой-либо конвенции или нет ссылки на применение национального закона.

После введения в 1992 г. Правил в отношении документов смешанных перевозок, принятых Конференцией ООН по торговле и развитию и Международной торговой палатой (Правил ЮНКТАД–МТП), БИМКО разработал новую форму коносамента на смешанные перевозки под торговым наименованием МУЛЬТИДОК-95 (MULTIDOC 95). В соответствии с этой формой, так же как и в соответствии с КОМБИКОНБИЛЛ, оператор смешанных перевозок несет ответственность за груз с момента его принятия на свое попечение и до момента его сдачи [1314].

В международном транспортном обороте нарастает тенденция, в соответствии с которой грузоотправители и грузополучатели стремятся воздействовать на режим ответственности перевозчиков их грузов за счет подписания «договоров на транспортировку». В частности, грузовладельцы желают, чтобы были приняты применимые в коммерческой практике положения, предусматривающие ответственность за регулярность предоставления услуг, санкции за отказ портов в прямом обслуживании (то есть без перевалки груза), штрафные санкции за просрочку в сдаче груза и гарантии тарифов. В некоторых странах, например в США, эти положения сегодня предусматриваются главным образом в так называемых «договорах на обслуживание». В других странах соглашения между грузоотправителями по договору и перевозчиками называют «договорами морской транспортировки». В целом же распространение договоров морской транспортировки растет во всем мире, и главное внимание в них уделяется коммерческому содержанию, например положениям, касающимся регулярности обслуживания, цен, соблюдения сроков и т.п.

[1312] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29.

[1313] За исключением перевозок в США, где, согласно законодательству, предельная сумма возмещения составляет 500 долл. США за каждое место груза.

[1314] В подпункте «b» пункта 10 МУЛЬТИДОК-95 предусматривается следующее: «С учетом оснований для освобождения от ответственности, указанных в пунктах 11 и 12, ОСП несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в его сдаче, если событие, вызвавшее утрату или повреждение груза либо задержку в его сдаче, произошло в тот период, когда груз находился на попечении ОСП, как это определено в подпункте «a» пункта 10, если ОСП не докажет, что такая утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли не по вине или небрежности его самого, его служащих, агентов или каких-либо иных лиц, упомянутых в подпункте «c» пункта 10...». Затем пункт 11 предусматривает применение Гаагско-Висбийских правил в случае утраты или повреждения груза, произошедших во время перевозки водным путем. Пункт 12 предусматривает применение установленных в Гаагско-Висбийских правилах пределов ответственности, за исключением тех случаев, когда применяется Закон о морской перевозке грузов США.

Тенденция в направлении увеличения числа заключаемых договоров морской транспортировки свидетельствует о том, что как грузовладельцы, так и перевозчики видят преимущества их использования для установления более прозрачных отношений между сторонами. Однако, согласие достигается не по всем вопросам. Крупные мультинациональные грузоотправители оказывают на перевозчиков давление, с тем чтобы они изменили стандартные условия своих коносаментов. Как правило, их требования касаются:

а) суммы предела ответственности за одно место груза [1315];

б) оснований для освобождения от ответственности, в частности тех, что касаются ошибки в судовождении или управлении судном [1316].

В тех случаях, когда перевозчики соглашаются с этими требованиями, им приходится покупать дополнительную страховку от ответственности, стоимость которой они стараются переложить на грузоотправителей по договору.

Но это не единственная проблема, возникающая в связи с договорами «от двери до двери». Например, неясно какая сторона в случае осуществления так называемой «электронной торговли» распоряжается грузом во время его перевозки, когда отсутствуют какие-либо (бумажные) документы или как регламентировать подобные перевозки ввиду наличия ранее принятых и национальных норм и международных соглашений, как глобальных[1317], так и региональных[1318], которые уже регулируют различные сегменты перевозок «от двери до двери».

Заключение договоров перевозки по типу «от двери до двери» в условиях применения указанных конвенций может приводить к коллизиям, в частности, в том, что касается описания сферы применения и срока действия договора перевозки, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к перевозчику по договору, в отношении регрессных исков перевозчика «от двери до двери» к перевозчику, которому он поручил осуществление одного или нескольких этапов перевозки («исполняющему перевозчику») и, наконец, в отношении претензий грузоотправителя по договору или грузополучателя к исполняющему перевозчику.

В какой-то мере нивилировать указанные противоречия позволяют Правила ЮНКТАД/МТП, вступившие в силу в январе 1992 г. Эти Правила сочетают единообразную систему с комплексной системой. Предусмотренные в них положения об ответственности унифицированы и достаточно схожи с аналогичными положениями Гаагско-

---

[1315] По общему правилу составляет 666,67 единицы SDR за место. В США 500 долларов за одно место или одну единицу груза.

[1316] Грузовладельцы требуют повышения верхних пределов ответственности до уровня полной стоимости груза, а также того, чтобы перевозчики приняли на себя ответственность за любую утрату или повреждение груза, произошедшие по вине перевозчиков или их субподрядчиков.

[1317] В качестве примера можно привести Варшавскую 1929 г. (с поправками, внесенными Гаагским протоколом 1955 г. и Монреальским протоколом № 4 1975 г.) и Монреальскую 1999 г. конвенции, которые регулируют воздушные перевозки и не связаны с морем.

[1318] Например, существует ряд региональных конвенций, касающихся автомобильных и железнодорожных перевозок, а также перевозок по внутренним водным путям. Так, в Европе КДПГ (Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г. (с поправками, внесенными Протоколом 1978 г.) регулирует автомобильные перевозки, КМЖП–ММК (Единые правила о договоре международной перевозки грузов по железной дорроге (с поправками, внесенными Протоколом 1999 г.) – железнодорожные, а КПГВ (Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям 2000 г.) – перевозки по внутренним водным путям. Два региональных режима смешанных перевозок существуют в Южной Америке (для Андского сообщества (Decision 331, Multimodal Transportation) и МЕРКОСУР (International Multimodal Transport Agreement between Mercosur States Parties, Decision № 15/94, Signed in Ouro Preto, 17 December 1994)), и представляется вероятным, что в скором времени 10 азиатских стран – членов АСЕАН также заключат соответствующее рамочное соглашение о смешанных перевозках.

Висбийских правил. Что касается пределов ответственности, Правила ЮНКТАД/МТП предусматривают комплексную систему: применяются нормы обязательной в иных случаях применимой конвенции или национального законодательства.

Подход по принципу «морская перевозка плюс другой вид транспорта» направлен на обеспечение долгосрочного решения проблемы смешанных перевозок, охватывающих перевозки «от двери до двери» груза, полностью или частично транспортируемого морем, и мог бы распространяться и на другие виды транспорта. На самом деле, каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта могла бы быть расширена и включала бы любой другой вид перевозок, предшествующий конкретному виду перевозки или следующий за конкретным видом перевозки, который составляет предмет данной конвенции о перевозке одним видом транспорта. Поскольку сферы применения различных конвенций о перевозке одним видом транспорта будут пересекаться, подход по принципу «один вид транспорта плюс» требует, чтобы каждая конвенция о перевозке одним видом транспорта содержала аналогичное положение о коллизии конвенций.

Такое расширение сферы применения конвенций о перевозке одним видом транспорта будет означать, что смешанные перевозки могут быть охвачены одной из возможных нескольких конвенций и что сторонам придется выбирать, какая конвенция будет применяться ко всей перевозке в целом. На практике выбор будет определяться рынком. Если грузоотправитель запросит у европейского железнодорожного перевозчика расценки на смешанную перевозку, он, вероятно, получит расценки, предлагаемые на условиях, которые являются привычными для такого железнодорожного перевозчика, то есть на условиях КМЖП–ММК. Аналогичным образом европейский дорожный перевозчик, скорее всего, представит расценки на условиях КДПГ. Одно из преимуществ такой общей схемы состоит в том, что единый договор и единый комплекс условий будут применяться ко всей перевозке в целом, а экспедиторы смогут предложить альтернативный набор правил смешанной перевозки по другим ценам, позволяя тем самым рынку со временем отрегулировать условия [1319].

По-видимому, в будущем следует считать неизбежным разработку новой морской транспортной конвенции, учитывающей новые реалии транспортного рынка и его потребности в осуществлении перевозок грузов по типу «от двери до двери».

16.5. Иностранная практика

Анализ многочисленных национальных правовых источников, регламентирующих перевозку грузов морем, позволяет утверждать, что основным транспортно-распорядительным документом является бортовой коносамент. Как уже отмечалось выше, порядок его оборота, ответственность перевозчика, обязанности продавца и покупателя регламентируются Гаагскими/Висби и Гамбургскими правилами, трактующими этот порядок по-разному, однако, действующими в зависимости от признания конкретного государства. Большинство стран высказали свое отношение относительно статуса правил, регламентирующих морскую перевозку [1320]и пока безусловным фаворитом являются Правила Висби.

Вместе с тем, единства в их применении нет, чему свидетельствуют примеры национальных законов. Например, Франция ограничилась ратификацией Брюссельской конвенции 1924 г. (Декрет от 9 апреля 1936 г.), Китай внес соответствующие положения в статью 41 своего Кодекса торгового мореплавания 1993 г., в то время как Канада издала специальный законодательный акт – Закон о перевозке грузов по воде 1993 г. (Carriage of Goods by Water Act, S.C. 1993), Великобритания – Закон о перевозке гру-

[1319] См. UN A/CN.9/WG.III/WP.29.
[1320] См.: таблицу 16.3

зов морем 1992 г. (Carriage of Goods by Sea Act 1992), США также приняли аналогичный закон в 1936 г. [Carriage of Goods by Sea Act 1936 (COGSA)][1321].

Правила оборота коносамента были приняты Англией еще в 1855 г., однако, изданный намного позднее (в 1985 г.) канадский закон «О коносаменте» (Bills of Lading Act, R.S.C. 1985) мало чем от него отличается. В США основные нормы о коносаменте содержатся в Померанском законе 1916 г. (The Pomerene Act 1916), пересмотренном в 1994 г., а также в титуле 49 Федерального Свода законов США (U.S. Code).

Вопросы коллизий рассматриваются в большинстве традиционных морских стран на основе собственных правовых норм. Например, канадским законом о морских конвенциях 1914 г. (The Maritime Conventions Act 1914) и законом о судоходстве (Shipping Act, R.C.S. 1985), английским законом о морских конвенциях 1911 г. (Maritime Conventions Act 1911) и законом О торговом судоходстве 1995 г. (Merchant Shipping Act 1995). Вместе с тем, Франция ограничилась в 1912 г. ратификацией Брюссельской конвенции 1910 г.

В США, регламентация ограничения ответственности судовладельца осуществляется законом «Об ограничении ответственности» (The Limitation Act 1851) и титулом 46 Федерального свода законов, английским Merchant Shipping Act 1995, Maritime Security Act 1997, (1997), канадским законом «О морских конвенциях» 1914 г. (The Maritime Conventions Act 1914) и английским законом «О торговом судоходстве» 1949 г. (англ. – Merchant Shipping Act 1949).

Таблица 16.3

Статус международных правил, регулирующих морскую перевозку грузов, применительно к законодательству некоторых государств

Страна	Гаагские Правила (дата ратификации)	Гаагские Правила с дополнительным протоколом 1968 (Правила Висби) (дата ратификации)	Гамбургские правила -дата ратификации	Ограничение ответственности перевозчика (за единицу неоцененного груза)
1	2	3	4	5
Австралия	7 апреля 1955 г.	7 апреля 1998 г. (с учетом положений австралийского закона «О перевозке грузов морем» 1998 г.)	–	667/2 SDR
Аргентина	19 апреля 1961 г.	Частично		£100 золотых [стоимость золота приравнивается к текущей (около $6000)]
Бахрейн		Частично – 1982 г.		100 динаров
Великобритания	2 июля 1930 г. (денонсированы)	1 октября 1976 г.		667/2 SDR
Германия	1 июля 1939 г.	Применяются для внутреннего плавания	Подписаны	1250 DM
Греция	23 марта1993 г.	23 марта 1993 г.		667/2 SDR
Дания	1 июля 1938 г. (денонсированы)	20 ноября 1975 г. (применяются только для внутреннего плавания и между Данией, Финляндией, Норвегией и Швецией)	Подписаны	667/2 SDR
Израиль	5 ноября 1959 г.	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Индия	Редактированы	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Индонезия		Используются в национальном торговом кодексе		600 рупий
Ирландия	30 января 1962 г.	6 февраля 1997 г.		£100 ирландских
Исландия		Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR

[1321] Соответствующие положения имеются и в титуле 46 Федерального Свода законов США.

Таблица 16.3(Продолжение)

1	2	3	4	5
Испания	2 июня 1930 г.	6 января 1982 г.		667/2 SDR
Италия	7 октября 1938 г. (денонсированы)	22 июля 1985 г.		667/2 SDR
Канада	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Катар		Используются в национальном торговом кодексе		1000 риялов
Кения	2 декабря 1930 г.		31 июля 1989 г.	835/2.5 SDR
Кипр	2 декабря 1930 г.		Подписаны	£100 золотых [стоимость золота приравнивается к текущей (около $6000)]
Китай		Частично	Частично	667/2 SDR (Китай перевел 667 SDR в 700 китайских юаней, применяет данную единицу на территории страны, а за ее пределами конвертироваться на условиях оборота SDR.
Куба	25 июля 1977 г.			100 песо
Кувейт	25 июля 1969 г.	Используются в национальном торговом кодексе		250 динар
Лаос				
Латвия		Используются в национальном торговом кодексе		667 SDR
Либерия	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		667/2 SDR
Мексика	Отменены	20 мая 1994 г.	Подписаны	667/2 SDR или при мультимодальных перевозках – 920 SDR или 2,75 SDR (за килограмм)
Нидерланды	18 августа 1956 г.	26 апреля 1982 г.		667/2 SDR
Норвегия	1 июля 1938 г. (денонсированы)	19 марта 1974 г.	Подписаны	667/2 SDR
Польша	4 августа 1937 г.	12 февраля 1980 г.		667/2 SDR
Португалия	24 декабря 1931 г.	Частично	Подписаны	100 000 эскудо
Россия		29 апреля 1999 г.		667/2 SDR
Сингапур	2 декабря 1930 г.	25 апреля 1972 г.	Подписаны	SD 1563.65/4.69
США	29 июля 1937г..		Подписаны	$500
Турция	4 июля 1955 г.			£100
Украина		Используются в национальном торговом кодексе	Частично	667/2 SDR
Филиппины		Подписаны	Подписаны	$500
Финляндия	1 июля 1939 г.	1 декабря 1984 г. (как и Дания)	Подписаны	667/2 SDR
Франция	4 января 1937 г.	10 декабря 1977 г.		667/2 SDR
Хорватия	8 ноября 1991 г.	28 ноября 1998 г.		667/2 SDR
Чили	Подписаны	9 июля 1982 г.		835/2.5 SDR
Швейцария	28 мая 1954 г.	11 декабря 1975		667/2 SDR
Швеция	1 июля 1938 г. (денонсированы)	9 декабря 1974 г. (как и Дания)	Подписаны	667/2 SDR
ЮАР	Отменены	Используются в национальном торговом кодексе		10 000 франков Пуанкаре
Ямайка	2 декабря 1930 г.			
Япония	1 июля 1957 г. (денонсированы)	1 марта 1993 г.		667/2 SDR

Иммунитет за государственным судном признают большинство традиционных морских держав, включая Канаду (The State Immunity Act, R.S.C. 1985), США (Foreign Sovereign Immunities Act (F.S.I.A.) 1976 и титул 28 Свода Федеральных законов) и Англия (The State Immunity Act 1978).

В вопросах ареста судов следует констатировать, что большинство стран подписали Конвенцию 1952 г., хотя национальные нормы не обязательно точно совпадают с ее положениями. Например, Канада приняла положения Конвенции 1952 г., однако, вместе с тем, руководствуется и правилами, изложенными в Законе о Федеральных судах 1985 г. (англ. – Federal Court Act, R.S.C. 1985).

Более сложная система ареста судов принята в США. Процедура ареста основана на применении «Дополнительных правил, применяемых к конкретному адмиралтейскому или морскому спору» (англ. - Supplemental Rules for Certain Admiralty and Maritime Claims) и на Федеральных правилах гражданского процесса (англ. - Federal Rules of Civil Procedure, 28 U.S. Code 1985).

Специфичен и порядок, принятый во Франции, которая также подписала Конвенцию 1952 г., ратифицировала ее декретом № 58-14 от 4 января 1958 г., однако имеет двойной стандарт для судов, плавающих под флагом стран, ратифицировавших и не ратифицировавших Конвенцию 1952 г. В последнем случае судно может быть арестовано по любому спору, и в обоих случаях допускается арест судна, находящегося в территориальных водах Франции, хотя и не совершившего противоправных действий, но имеющее единого судовладельца с другим, действия (или бездействия) которого и послужили причиной иска [1322].

Вопросы ареста судов в китайском законодательстве решаются на основании Правил Верховного суда относительно ареста судов 1986 (англ. - The Regulation of the Supreme People's RC Court concerning Arrest of Ships 1986).

Канада, США и Великобритания не являются участниками Брюссельских конвенций 1926 и 1967 гг., равно как и Конвенции IMO 1993 г. Источником права для указанных стран в этой области являются нормы обычного права, положения титула 46 Свода законов США и Закона Великобритании о Верховном суде 1981 г. (англ. – Supreme Court Act 1981). Франция ратифицировала Конвенцию 1926 г. 21 февраля 1935 г. и декретами № 67-5 от 3 января 1967 г. и № 67-967 от 27 октября 1967 г. во многом инкорпорировала в национальный закон принципы Конвенции 1926 г. Китай не является участником ни одной Конвенции, но положения его национального закона сопоставимы с проектом Международной Конвенции о морских залогах и ипотеке, рассмотренной на Женевской дипломатической конференции в апреле 1993 г.

Что касается предотвращения загрязнения, то большинство стран имеют обширную национальную базу, регламентирующую данный вопрос. В частности, весьма детально проблема рассматривается канадским законодательством (Закон о контроле за захоронениями в океане 1985 г. (The Ocean Dumping Control Act, 1985), Закон о рыболовстве 1985 г. (The Fisheries Act, 1985), закон о судоходстве (The Canada Shipping Act, 1985), закон о предотвращении загрязнения вод Арктики 1985 г. (The Arctic Waters Pollution Prevention Act 1985), закон о консервации производства нефти и газа 1985 г. (The Oil and Gas Production and Conservation Act, 1985).

В Соединенных Штатах на предотвращение загрязнения морской среды, направлен Федеральный закон по контролю за загрязнением водной среды 1972 г. (англ. - The Federal Water Pollution Control Act), раздел 33 Свода законов, Закон о загрязнении нефтью 1990 г. (англ. - Oil Pollution Act 1990 (OPA 90)), Закон о компенсациях природной среде 1980 г. (англ. - The Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act of 1980). В Англии также принят ряд законов, направленных на предотвра-

[1322] См. Декрет Франции № 67-5 от 3 января 1967 г.

щение загрязнения морской среды, в частности: Закон о предотвращении загрязнения нефтью 1971 г. (англ. - The Prevention for Oil Pollution Act 1971), Закон о нефти на судоходных водах 1971 (англ. - Oil in Navigable Waters Acts, 1971), Закон о торговом мореплавании 1979 г. (англ. - The Merchant Shipping Act 1979), который инкорпорирует в английское законодательство положения Конвенции по учреждению компенсационного фонда 1971 г. (англ. - The Fund Convention, 1971), а также Конвенции о предотвращении загрязнения с судов 1973 г. (англ. - The Prevention of Pollution from Ships Convention 1973).

Достаточно разнообразно решается вопрос о признании того или иного арбитражного регламента. Так, Канада в 1986 г. ратифицировала Конвенцию ООН о признании иностранных арбитражных решений 1958 г. Англия также ратифицировала указанную конвенцию и в 1996 г. Конвенцию о разрешении международных инвестиционных споров 1965 г. Шотландия является стороной, подписавшей Типовой закон о международном торговом арбитраже (ЮНСИТРАЛ) 1985 г., в то время как Великобритания его не подписала. США не подписывали Конвенцию ЮНСИТРАЛ 1985 г., но являются стороной Конвенции 1958 г. Франция и Китай также являются странами – участниками Конвенции 1958 г.

В целом следует констатировать, что действующие в большинстве стран нормы так или иначе кооптируют Гаагско-Висбийские или Гамбургские правила, что становится более или менее пригодным с точки зрения эффективности правового обеспечения транспортировки грузов на условиях «Море +».

Транспортная практика свидетельствует о необходимости изменения правового режима международной перевозки грузов, с целью наиболее полного учета потребностей транспортного рынка, прежде всего, в доставке грузов способом «от двери до двери». С этой целью ряд стран внесли в Комиссию ООН по праву международной торговли [1323] ряд предложений по совершенствованию транспортного права.

Канадское предложение[1324] содержало три варианта решения проблемы. Первый вариант предполагал установление единообразных правовых норм в области режима морских перевозок, а также установление единообразия в отношении других, дополнительных видов перевозки. Второй устанавливал единообразие только на период морских перевозок, оставляя возможность введения правил, касающихся дополнительных видов перевозки на уровне национального законодательства тех договаривающихся государств, которые предпочтут поступить таким образом. Третий вариант предусматривал пересмотр существующих норм и подписание нового документа, предполагающего наличие отдельных глав, регулирующих перевозку грузов морем по методам «от порта до порта» и «от двери до двери». Шведское предложение[1325] направлено на приведение текста вновь создаваемого документа в соответствие с существующими международными конвенциями, а также с существующими национальными режимами ответственности, имеющими обязательный характер, особенно в отношении дорожных и железнодорожных перевозок. В целях решения этих проблем правительство Швеции предложило внести в текст проекта изменения, уточняющие, что указанный документ будет применим, только если договор перевозки действительно является договором морской перевозки, но не договором перевозки дорожным или железнодорожным транспортом, по которому на этапе морской перевозки грузовик или вагон перевозится паромом. В целях защиты грузоотправителя по договору предлагается, чтобы перевозчик имел право только на использование максимального уровня предела ответственности, предусмотренного национальным или международным

[1323] В Рабочую группу III, занимающуюся проблемами транспортного права.
[1324] A/CN.9/WG.III/WP.23
[1325] A/CN.9/WG.III/WP.26

режимом ответственности, имеющим обязательный характер и регулирующим данный вид транспорта.

Правительство Италии внесло предложение [1326] о том, что идеальным решением был бы единообразный набор правил, применимых ко всей перевозке, а не комплексная система, даже и с ограниченной сферой применения, поскольку, как представляется, комплексная система порождает неопределенность. Новые нормы должны применяться только к договору между грузоотправителем по договору и перевозчиком, в то время как регрессный иск, в случае его предъявления, со стороны перевозчика к исполняющему перевозчику должен по-прежнему регулироваться конкретными правилами, применимыми к данному виду перевозки, будь то морская, дорожная или железнодорожная перевозка [1327].

ГЛАВА 17.
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ МОРЕМ

Перевозка пассажиров морем осуществляется в соответствии с положениями Конвенции о перевозке морем пассажиров и их багажа, заключенной в Афинах 13 декабря 1974 г. (КПМП-74)[1328].

КПМП-74 применяется к коммерческим перевозкам, в том числе осуществляемым государством или иными публичными властями по договору перевозки.

Конвенция признает пассажиром любое лицо, которое перевозится на судне по договору перевозки или с согласия перевозчика для сопровождения автомашины или живых животных, являющихся предметом договора перевозки грузов, не регулируемого Конвенцией. В свою очередь, багажом является любой предмет или автомашина, перевозимые перевозчиком по договору перевозки, за исключением: вещей или автомашины, перевозимых по договору фрахтования, коносаменту или другому договору, относящемуся главным образом к перевозке грузов, и живых животных.

Перевозка должна осуществляться только в соответствии с договором перевозки, который исполняется в письменной форме, имеет предметом перевозку пассажира и багажа и заключается перевозчиком от своего имени.

Перевозка охватывает следующие периоды:

а) в отношении пассажира и его каютного багажа[1329] – период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна, период посадки и высадки и период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или если судно, используемое для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено в распоряжение пассажира перевозчиком [1330];

б) в отношении каютного багажа – также период, в течение которого пассажир находится на морском вокзале, на причале или в любом другом портовом сооружении, если этот багаж принят перевозчиком, его служащим или агентом и еще не выдан пассажиру;

[1326] A/CN.9/WG.III/WP.25.

[1327] A/CN.9/WG.III/WP.29.

[1328] Конвенция вступила в силу 28.04.87 г. и действует в редакции, принятой Протоколом от 19.11.76 г.

[1329] «Каютный багаж» означает багаж, который находится в каюте пассажира или иным образом находится в его владении, под его охраной или его контролем, в том числе и тот, который пассажир имеет в своей автомашине или на ней.

[1330] В отношении пассажира перевозка не охватывает период, в течение которого он находится на морском вокзале, на причале или в любом ином портовом сооружении.

в) в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, – период с момента принятия его перевозчиком, его служащим или агентом на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, его служащим или агентом.

«Утрата» или «повреждение багажа» подразумевают материальный ущерб, причиненный тем, что багаж не был выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться, но не включает задержки, вызванные трудовыми конфликтами. Поскольку КПМП-74 не детерминирует понятие «разумный срок», его продолжительность следует признать адекватную той, которая соответствует сложившейся в конкретном порту практике.

Ответственность перевозчика

Применительно к Конвенции, «перевозчик» означает лицо, которым или от имени которого заключен договор перевозки, независимо от того, осуществляется ли фактически перевозка им самим или заменяющим перевозчиком [1331].

Перевозчик отвечает за ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесного повреждения, а также в результате утраты или повреждения багажа, если происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки и явилось следствием вины или небрежности перевозчика, его служащих или агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

Бремя доказывания того, что происшествие, вследствие которого был причинен ущерб, произошло во время перевозки, а также бремя доказывания размера ущерба возлагается на истца.

Вина или небрежность перевозчика (его служащих или агентов), действовавших в пределах их служебных обязанностей, предполагается, поскольку не доказано противоположное, если смерть или телесные повреждения пассажира либо утрата или повреждение каютного багажа произошли в результате или в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром либо недостатками судна.

В отношении утраты или повреждения иного багажа такая вина или небрежность предполагается, поскольку не доказано противоположное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение багажа.

Если осуществление перевозки или ее части поручено заменяющему перевозчику, перевозчик, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку и несет ответственность за действия и упущения заменяющего перевозчика, а также его служащих и агентов, действовавших в пределах их служебных обязанностей. Вместе с тем, заменяющий перевозчик несет обязанности и имеет права, предусмотренные положениями КПМП-74, в отношении части перевозки, осуществляемой им самим в случае его согласия точно выраженном в письменной форме о том, что он принимает на себя обязанности, или отказывается от прав, предоставляемых КПМП-74.

Ограничения от ответственности перевозчика

Перевозчик может быть освобожден от ответственности (полностью или частично) судом, если докажет, что причиной смерти или телесного повреждения пассажира, либо утраты или повреждения его багажа явились действия (бездействие) или небрежностью пассажира.

Перевозчик не отвечает за утрату и повреждение денег, ценных бумаг, золота, изделий из серебра, драгоценностей, украшений, произведений искусства или других ценно-

[1331] «Заменяющий перевозчик» – лицо, иное чем перевозчик, которое будучи собственником, фрахтователем или оператором судна, фактически осуществляет всю перевозку или ее часть.

стей, за исключением случая, когда такие ценности были сданы на хранение перевозчику, который согласился их сохранять в безопасности.

КПМП-74 при установлении денежного выражения, употребляемого к исчислению ответственности перевозчика, использует расчетную единицу (РЕ) – единицу «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Используемые ниже суммы переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело на основе стоимости этой валюты на дату вынесения решения или на иную согласованную сторонами дату.

Применительно к государству, которое не является членом МВФ и законодательство которого не разрешает применение РЕ, КПМП-74 допускает использование валютной единицы (ВЕ), которая соответствует стоимости шестидесяти пяти с половиной миллиграммам золота пробы девятьсот тысячных, выраженной в национальной валюте соответствующего государства.

КПМП-74 установила следующие пределы ответственности перевозчика:

1) в случае смерти пассажира или причинения вреда его здоровью – не должна превышать 46,666 РЕ (или 7–700 000 ВЕ) в отношении перевозки в целом [1332];

2) за утрату или повреждение каютного багажа – ни в коем случае не должна превышать 833 РЕ (или 8–12 500 ВЕ) на пассажира в отношении перевозки в целом;

3) за утрату или повреждение автомашин, включая весь багаж, перевозимый в машине или на ней, – ни в коем случае не должна превышать 3,333 РЕ (или 8–50 000 ВЕ) за автомашину в отношении перевозки в целом;

4) за утрату или повреждение багажа, иного чем тот, который указан выше, – ни в коем случае не должна превышать 1,200 РЕ (или 8–18 000 ВЕ).

Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о том, что ответственность может быть возложена на перевозчика только за вычетом франшизы, не превышающей [1333] 117 РЕ (или 1,750 ВЕ), – в случае повреждения автомашины и 13 РЕ (или 200 ВЕ) на пассажира – в случае утраты или повреждения иного багажа [1334].

Указанные выше пределы ответственности перевозчика могут быть распространены и на его служащего или агента в случае предъявления к ним иска по поводу ущерба, если этот служащий или агент докажет, что действовал в пределах своих служебных обязанностей.

В отношении перевозки, осуществленной заменяющим перевозчиком, совокупность сумм, подлежащих возмещению перевозчиком, а также заменяющим перевозчиком, их служащими и агентами, действовавшими в пределах своих служебных обязанностей, не может превышать наибольшей суммы возмещения, которая могла бы быть взыскана с перевозчика.

Перевозчик, заменяющий перевозчик, их служащие или агенты не вправе воспользоваться пределами ответственности, если в суде доказано, что ущерб возник в результате их действий или упущений, совершенных либо с намерением причинить этот ущерб, либо по самонадеянности, с сознанием возможного причинения ущерба.

Пассажир должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:

а) в случае явного повреждения багажа:

б) в отношении каютного багажа – до или в момент высадки пассажира;

в) в отношении другого багажа – до или в момент его выдачи;

[1332] КПМП-74 допускает, что национальным законодательством может быть установлен более высокий предел ответственности за каждого потерпевшего.

[1333] Эта сумма должна вычитаться из суммы понесенной утраты или повреждения.

[1334] Перевозчик и пассажир могут путем письменного соглашения установить и более высокие пределы ответственности.

г) в случае утраты багажа или повреждения багажа, которое не является явным, – в течение пятнадцати дней со дня высадки или со дня выдачи багажа или с того момента, когда он должен был быть выдан.

Если пассажир не выполнил указанных выше требований, то предполагается, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.

К любому требованию о возмещении ущерба, причиненного смертью пассажира, нанесением ему телесного повреждения либо утратой или повреждением багажа, применяется срок исковой давности в два года. Основания приостановления и перерыва сроков исковой давности определяются законом суда, рассматривающего конкретный иск, но ни в коем случае он не может быть предъявлен по истечении трех лет со дня высадки пассажира или со дня, когда высадка должна была произойти, считая с более поздней из этих дат.

Иск на основании КПМП-74 может быть предъявлен по выбору истца в суде:

– постоянного места пребывания или места нахождения главной конторы ответчика;

– места отправления или места назначения согласно договору перевозки;

– государства домицилия или постоянного места жительства истца, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию;

– государства, где был заключен договор перевозки, если ответчик имеет свою контору в этом государстве и подпадает под его юрисдикцию [1335].

КПМП-74 не предусматривает ответственность за ущерб, причиненный ядерным инцидентом в том случае если оператор ядерной установки:

1) является ответственным за этот ущерб в силу Конвенции об ответственности перед третьей стороной в области ядерной энергии от 29 июля 1960 г. (с протоколом от 28 января 1964 г.) или в силу Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 г.;

2) является ответственным за этот ущерб в силу национального законодательства, устанавливающего ответственность за такой ущерб, при условии, что это законодательство во всех отношениях является столь же благоприятным для лиц, которые могут понести ущерб, как Парижская или Венская конвенции.

ГЛАВА 18. АГЕНТИРОВАНИЕ СУДОВ

Агентирование – деятельность агентов фрахтователей по обслуживанию судна в портах погрузки и выгрузки в части таможенных и иных формальностей.

По договору морского агентирования судовой агент обязан выполнить необходимые для судна работы и услуги, а именно:

– обеспечить проведение таможенных и портовых формальностей, связанных с пребыванием судна в порту, включая оплату пошлин, сборов и штрафов;

– организовать снабжение судна топливом, продовольствием, водой для питья и т.п.;

– обеспечить проведение грузовых работ и расчетов по ним;

– своевременно оформить судовую и грузовую документацию;

– обеспечить медицинское и культурное обслуживание членов экипажа;

– документально оформить и отрегулировать претензии;

– оформить отчетную денежную документацию на судне;

– регулировать все вопросы между капитаном судна, грузовладельцами, таможенными и портовыми властями.

[1335] При условии, что он находится в государстве, являющемся стороной настоящей КПМП-74.

За выполненную работу платится агентское вознаграждение в зависимости от полной грузоподъемности и грузовместимости судов (дедвейта). Все платежи суммы вознаграждений включаются в дисбурсментский счет[1336].

Существуют различные определения морского агента. Ассоциация морских организаций порта Антверпен дает следующее определение морскому агенту: ***«Морской агент – это лицо, которому от имени и по поручению судовладельцев, фрахтователей, капитанов судов поручено наблюдать за деятельностью судна и вести дела последнего, обеспечивая в самом широком понимании все действия, необходимые для осуществления транспортных операций, включая таможенное оформление и взаимодействие с другими организациями, в частности, с получателями и отправителями грузов, выполнение любых дел, имеющих непосредственное отношение к поручению, а также оказание посреднических услуг в качестве представителя перевозчика при заключении фрахтовых сделок»***[1337].

Третьи лица, с которыми взаимодействует морской агент, довольно многочисленны и разнообразны. Их можно разбить на две основные группы.

I-я – все виды официальных властей;

II-я – лица, состоящие в длящихся и кратковременных отношениях с принципалом.

Морские агенты имеют широкие посреднические функции. Судовладельцы поручают им заключать договоры на портовую буксировку и лоцманскую проводку, посредничать при заключении договора фрахтования судна, договора на ремонт или переоборудование судна, согласовывать цены и условия поставки бункерного топлива, судовых масел, пресной воды, продовольствия.

Морских агентов можно классифицировать по виду деятельности, объему полномочий, виду судоходства, порядку назначения, форме собственности и участия в капитале, степени ответственности перед судовладельцем:

а) по виду деятельности – портовый агент, агент-посредник (брокер), грузовой агент, страховой агент;

б) по объему полномочий:

– всеобщий (универсальный) агент – имеет неограниченные полномочия принципала заключать любые контракты и коммерческие сделки;

– генеральный агент уполномочен судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судов;

– координирует деятельность агентов в других портах страны, куда заходят суда той или иной конкретной линии;

– назначенный в целом по стране или географическому региону, координирует и контролирует деятельность своих агентов в этой стране или регионе, которые по отношению к нему выступают как субагенты;

– контролирует распределение тоннажа, следит за обработкой и загрузкой флота, проверкой дисбурсментских расчетов и их оплатой;

– специальный агент выполняет только какую-нибудь одну функцию;

в) по виду судоходства – это агенты трамповых, линейных и пассажирских судов;

г) по порядку назначения – это агенты, назначенные судовладельцем. Они от его имени и по его поручению выполняют определенные действия в отношении судна, контролируют выполнение обязательств отправителей и получателей грузов в отношении судна и груза в

[1336] Дисбурсментский счет (англ. – Disbursement account) – счет на обслуживание судна в порту, предъявляемый судовым агентом судовладельцу. Сопровождается оправдательными документами, которые подтверждаются подписью капитана и, как правило, акцептуются представителем судовладельца.

[1337] Юридический справочник капитана судов заграничного плавания. Под ред. А.С. Кокина. Л.: изд-во Международного фонда истории науки, 1991, с. 36.

За выполненную работу платится агентское вознаграждение в зависимости от полной грузоподъемности и грузовместимости судов (дедвейта). Все платежи суммы вознаграждений включаются в дисбурсментский счет[1336].

Существуют различные определения морского агента. Ассоциация морских организаций порта Антверпен дает следующее определение морскому агенту: ***«Морской агент – это лицо, которому от имени и по поручению судовладельцев, фрахтователей, капитанов судов поручено наблюдать за деятельностью судна и вести дела последнего, обеспечивая в самом широком понимании все действия, необходимые для осуществления транспортных операций, включая таможенное оформление и взаимодействие с другими организациями, в частности, с получателями и отправителями грузов, выполнение любых дел, имеющих непосредственное отношение к поручению, а также оказание посреднических услуг в качестве представителя перевозчика при заключении фрахтовых сделок»***[1337].

Третьи лица, с которыми взаимодействует морской агент, довольно многочисленны и разнообразны. Их можно разбить на две основные группы.

I-я – все виды официальных властей;

II-я – лица, состоящие в длящихся и кратковременных отношениях с принципалом.

Морские агенты имеют широкие посреднические функции. Судовладельцы поручают им заключать договоры на портовую буксировку и лоцманскую проводку, посредничать при заключении договора фрахтования судна, договора на ремонт или переоборудование судна, согласовывать цены и условия поставки бункерного топлива, судовых масел, пресной воды, продовольствия.

Морских агентов можно классифицировать по виду деятельности, объему полномочий, виду судоходства, порядку назначения, форме собственности и участия в капитале, степени ответственности перед судовладельцем:

а) по виду деятельности – портовый агент, агент-посредник (брокер), грузовой агент, страховой агент;

б) по объему полномочий:

– всеобщий (универсальный) агент – имеет неограниченные полномочия принципала заключать любые контракты и коммерческие сделки;

– генеральный агент уполномочен судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судов;

– координирует деятельность агентов в других портах страны, куда заходят суда той или иной конкретной линии;

– назначенный в целом по стране или географическому региону, координирует и контролирует деятельность своих агентов в этой стране или регионе, которые по отношению к нему выступают как субагенты;

– контролирует распределение тоннажа, следит за обработкой и загрузкой флота, проверкой дисбурсментских расчетов и их оплатой;

– специальный агент выполняет только какую-нибудь одну функцию;

в) по виду судоходства – это агенты трамповых, линейных и пассажирских судов;

г) по порядку назначения – это агенты, назначенные судовладельцем. Они от его имени и по его поручению выполняют определенные действия в отношении судна, контролируют выполнение обязательств отправителей и получателей грузов в отношении судна и груза в

[1336] Дисбурсментский счет (англ. – Disbursement account) – счет на обслуживание судна в порту, предъявляемый судовым агентом судовладельцу. Сопровождается оправдательными документами, которые подтверждаются подписью капитана и, как правило, акцептуются представителем судовладельца.

[1337] Юридический справочник капитана судов заграничного плавания. Под ред. А.С. Кокина. Л.: изд-во Международного фонда истории науки, 1991, с. 36.

соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами и практикой морских портов; назначенные фрахтователем. По условиям чартера они назначаются отправителями или получателями грузов, но действуют от имени и по поручению фрахтовщика;

д) по форме собственности – это агентские компании, относящиеся к государственному, частному сектору экономики или имеющие смешанный капитал.

Правовая сущность агентского договора

Агент в правовом смысле – это лицо, уполномоченное другим лицом (принципалом) представлять его или действовать от его имени в отношениях с третьими лицами. В экспортной торговли полномочие, которое экспортер предоставляет независимому агенту за границей, обычно бывает в одной из двух форм: агент может быть уполномочен представлять третьих лиц на своей территории принципалу, оставляя решения о заключении договора последнему, или заключать договоры с третьими лицами от имени принципала.

Каждое агентское соглашение создает три вида отношений:

1) между принципалом и агентом;

2) между принципалом и третьим лицом;

3) между агентом и третьим лицом.

Первое является внутренним соглашением между принципалом и агентом, истинный агентский договор. Оно устанавливает права и обязанности этих двух сторон, масштаб полномочий агента и его вознаграждение.

Второе является обычным договором купли-продажи, но в него вносятся некоторые дополнительные черты, обусловленные тем, что продавец заключил договор через представителя. Третье взаимоотношение возникает в исключительных обязательствах.

Агентский договор может быть направлен на совершение агентом как юридических, так и фактических действий, конечной цель которых является установление договорных обязательств между принципалом и третьим лицом. Как правило, агент действует от имени принципала и, следовательно, заключенные им или при его содействии сделки создают права и обязанности непосредственно для принципала.

Отношения принципала и агента могут возникать из письменного или устного соглашения, из соответствующего поведения сторон. Для того чтобы действия агента обязывали принципала, они должны быть совершены в пределах предоставленных ему полномочий. Полномочия агента могут быть прямо выраженными (англ. – express authority) и подразумеваемыми (англ. – implied authority). Прямо выраженное полномочие может быть предоставлено в любой форме. Подразумеваемыми считаются такие полномочия, которые не будучи прямо выраженными являются необходимыми для надлежащего выполнения агентом поручения принципала.

Судебная практика выделяет полномочия агента, возникающие из такого поведения принципала, которое дает основание третьим лицам предполагать предоставление агенту соответствующих полномочий. Речь идет о так называемых видимых полномочиях, основанных на процессуальном ограничении права и возражения.

Кроме того, потребностями торгового оборота обусловлено признание за агентом полномочий по необходимости (англ. – authority by necessity). Обычно при этом имеются в виду случаи, когда агент владеет товарами принципала, но обладает в отношении их ограниченными полномочиями. Первым необходимым условием для этого является возникновение чрезвычайной коммерческой необходимости превышения полномочий для защиты интересов принципала. Второе условие – невозможность для агента получить от принципала соответствующие указания.

Правовое регулирование деятельности принципала

Принципал заключает соглашение с агентом и последний не обязан раскрывать сущность своего представительства перед третьим лицом. Здесь возможны следующие варианты:

1) агент заключает договор с третьими лицами от собственного имени, в таком случае он действует за нераскрытого (англ. – undisclosed) принципала;

2) агент сообщает о принципале, но не называет его имени, например подписывает договор от «имени наших принципалов» и, следовательно, действует за неназванного (англ. – unnamed) принципала;

3) агент сообщает о существовании принципала и называет его имя, действуя за названного (англ. – named) принципала.

Первый из трех случаев имеет особое значение, т.к. раскрывает различия между концепцией агентства, которая характерна для правовых систем, основанных на обычном праве и подходом, господствующем в континентальном праве большинства европейских стран.

Во всех случаях ключевым является то, что нераскрытый принципал имеет право вмешаться и предъявить прямой иск покупателю. Иными словами, право выбора покупателя и право выбора на вмешательство принципала дают им возможность даже в случае нераскрытого представительства установить между собой прямые договорные связи. В двух других случаях покупатель может преследовать в судебном порядке только принципала. Иск агенту он может предъявить лишь в случае, когда действующее на оговоренной территории законодательство предусматривает иное регулирование или когда агент несет личную ответственность перед третьим лицом либо отвечает в соответствии с торговыми обычаями.

Агент, который не раскрывает факт существования своего принципала, обычно несет ответственность (если третье лицо сочтет нужным возбудить иск), и в этом случае не имеет значения, например, тот факт, что он добавляет к своему фирменному наименованию такой описательный термин, как «экспортное и импортное представительство». Однако если он подписывает договор с покупателем как «агент» или направляет ему письма «от имени принципалов» или «за счет принципалов», он не несет персональной ответственности, даже если он не раскрыл имени принципала.

Некоторые «континентальные законы» отличаются в этом отношении от норм обычного права и предусматривают такое правило: если договор заключен агентом от своего имени, только он, а не принципал может заявлять иски. С учетом этого расхождения экспортер, желающий сохранить за собой право предъявить иск покупателю за границей по поводу покупной цены, должен прямо указать в договоре, который он заключает с агентом, что последний обязан раскрыть свою сущность представителя по продаже товаров клиентам или по крайней мере попросить агента передать ему право предъявления иска покупателям, если это необходимо.

Обязанности сторон по агентскому договору

Кроме конкретных обязанностей морского агента, перечисленных выше, в общем случае агент обязан:

– исполнить поручение лично, исключая случаи, когда возможность субделегации полномочий предусмотрена договором или деловыми обыкновениями. При замене себя другим лицом агент несет ответственность за его действия перед принципалом;

– следовать указаниям принципала, проявляя при этом надлежащие осмотрительность и умение;

– не разглашать третьим лицам полученные в процессе выполнения поручения конфиденциальные сведения, а также не использовать полученную таким образом информацию в целях конкуренции с принципалом;

– не допускать положения, при котором личные интересы оказались бы в противоречии с обязанностям по отношению к принципалу;

– предоставить принципалу необходимую информацию;

– хранить обособленно деньги и товары, полученные для принципала.

Агент не несет ответственности перед принципалом за исполнение обязанностей третьим лицом, с которым он вступил в договорные отношения за счет принципала. Основной обязанностью принципала является уплата вознаграждения агенту. Такая обязанность вытекает из прямо выраженных и подразумеваемых условий договора.

В агентском договоре обычно предусматривается не только право агента на вознаграждение, но и размер его уплаты. При отсутствии в договоре выраженных условий о праве агента на вознаграждение такое право подразумевается в случаях, когда в качестве агента выступает лицо, совершающее в виде промысла юридические действия за счет и в интересах другого лица. Агент может потребовать комиссионные немедленно, если это никак не определено в договоре и не противоречит торговым обычаям. Аванс за незаработанные комиссионные обычно возвращается после окончания действия агентского соглашения. Определение момента возникновения права на вознаграждение, а также срока его выплаты зависит от усмотрения сторон агентского соглашения. При отсутствии специальных постановлений по данным вопросам право на вознаграждение возникает у агента в момент исполнения взятых им на себя обязательств, обычно при совершении сделки с третьим лицом. В это же время у агента возникает право требовать выплаты причитающихся ему сумм. Такое положение не всегда выгодно для принципала. Поэтому распространенной практикой является включение в договор условий, в соответствии с которыми право на вознаграждение, а также срок его выплаты ставится в зависимость от выполнения третьим лицом заключенной агентом сделки. Право на вознаграждение, как правило, возникает, учитывается с окончанием действия агентского договора.

Естественно, что такое право на вознаграждение за повторные заказы признается в случае, если толкование агентского договора исключает иное намерение сторон. В судебной практике Англии при решении вопроса о праве агента на вознаграждение за повторные заказы принимается во внимание способ определения срока действия договора. Если договор заключен на определенный срок, то с прекращением действия договора агент теряет право на вознаграждение за повторные заказы. Иное положение характерно для случаев заключения агентского договора без указания срока его действия, когда прекращения договора не лишает агента права на вознаграждение за сделки, заключаемые принципалом с третьими лицами, с которыми до прекращения договора через агента впервые были установлены договорные отношения.

Три положения требуют особого внимания при обсуждении сторонами вопроса о комиссионном вознаграждении для агента:

– компенсация агенту расходов;

– выплата комиссионных за заказы с территории агента, но полученные непосредственно принципалом;

– комиссионные за повторные заказы.

Известные национальные нормы не содержат четких указаний на то, как приведенные положения должны быть сформулированы в договоре. Как правило, они регулируются на основе соглашения, достигнутого сторонами. Очевидным признается то, что принципал обязан возместить агенту расходы, связанные с выполнением поручения, при условии если агент действовал в пределах предоставленных ему полномочий. Расходы подлежат возмещению независимо от того, является договор возмездным или безвозмездным.

Если ставить вопрос несколько шире и не ограничиваться рассмотрением вопроса агентирования судов, то следует заметить, что в рамках Европейского Союза обозначилась тенденция к унификация законодательства о представительстве. На унификацию, прежде всего, направлены документы, принимаемые сегодня в рамках ЕС. Так, директива ЕС в от-

ношении независимых коммерческих агентов была принята Советом Министров 18 декабря 1986 г. Она направлена на регулирование основных принципов в отношениях принципала и агента и распространяется на независимых агентов, имеющих полномочия заключать договора от имени принципала, а также на агентов, уполномоченных вести соответствующие переговоры.

Предусматривается, что Агент может быть физическим лицом, товариществом или компанией. Обращает на себя внимание ряд положений Директивы именно унифицирующего свойства.

Первое заключено в альтернативности по отношению к принятию государствами тех или иных положений агентирования. В частности, государства на свой территории вправе решить:

– имеет ли право агент на комиссию за все заказы, исходящие с оговоренной территории или от группы клиентов, с которыми он связан, независимо от того, «приобрел» ли он их или нет;

– или же он получает такое право только в случае, если обладает исключительным правом в этом отношении.

Второе положение касается права агента на компенсацию при прекращении отношений с принципалом. И опять государства-участники имеют возможность выбора одной из двух альтернатив. Первая заключается в предоставлении компенсаций за вклад в поддержании реноме принципала, а вторая представляет собой «компенсацию за ущерб», т.е. за утрату агентских (представительских) отношений.

На унификацию направлены также положения Конвенции о представительстве в международной купле-продаже товаров, принятой в 1983 г. Конвенция применяется в случаях, когда принципал и третье лицо имеют свое предприятие в различных странах и агент уполномочен принципалом заключать договоры купли-продажи с третьим лицом. Однако она также распространяется на агентские соглашения, которые уполномочивают агента только на представление клиентов принципалу.

Конвенцию можно применять независимо от того, действует ли агент от своего имени или от имени принципала. Ее унификационное значение в том, что она регулирует отношения принципала и агента, а также отношения, затрагивающие третьих лиц (Статья 1). В этой связи следует отметить три положения Конвенции.

1) Конвенция допускает презюмируемые полномочия. В Статье 14(2) указывается: «Когда поведение принципала убеждает третье лицо добросовестно верить в то, что агент уполномочен действовать от имени принципала и что он действует в рамках такого полномочия, принципал не может предъявлять требования к третьему лицу со ссылкой на отсутствие полномочий у агента».

2) Конвенция содержит правила о вмешательстве и выборе, когда уполномоченный агент заключает договор с третьим лицом от собственного имени. В этом отношении Конвенция следует английскому законодательству и не содержит жестких правил континентального права в отношении комиссионера.

3) По Конвенции (Статья 5), в соответствии с принципом независимости сторон и их воли, который является фундаментальным правилом в договорном праве всех стран мира, принципал и агент, действующий в соответствии с прямыми и подразумеваемыми инструкциями принципала, могут согласовать с третьим лицом вопрос об исключении всех или некоторых положений Конвенции.

На основании вышеизложенного Конвенцию можно признать комбинацию принципов романо-германского англо-американского права в международной, что является несомненным шагом в направлении унификации законодательства о международной торговле.

Агентские соглашения являются одним из важных институтов представительства в международном частном праве и занимают значительное место в организации международного экономического оборота. Они позволяют предпринимателям и другим субъектам эко-

номического оборота заниматься непосредственно бизнесом, переложив организационную работу на своих представителей. Агентские соглашения, в основном, действуют, используя нормы английского права, так как континентальное право в представительстве использует поручение и комиссию.

Экспедирование грузов

Кроме агентов, в деятельности по обеспечению товарооборота на морском транспорте значительную роль выполняют и экспедиторы.

Услуги экспедитора по отправке грузов имеют огромную ценность для тех, кто занимается экспортной торговлей, и особенно для малых фирм, у которых нет собственных экспортных организаций и экспедиционных отделов. Экспедиторы должны обладать специальными знаниями о тонкостях отправки груза морем, по воздуху и по суше и быть знакомы с постоянно меняющимися правилами работы таможенных органов, применяемыми тарифами, правилами работы морских и воздушных портов и обработки экспортных товаров.

Экспедитор может действовать как принципал или как агент. Исторически, понятие экспедитор означало агента, который выступает от имени своих клиентов, однако практика изменилась и сейчас они часто выполняют другие обязанности: организовывают упаковку грузов, их складирование, автотранспортную перевозку, погрузку и разгрузку лихтеров, страхование или группирование (при контейнерной перевозке) или выступают в качестве самого перевозчика. Поэтому в современных условиях их чаще квалифицируют не как агентов, а как принципалов.

Тем не менее, в каждом конкретном случае следует уточнять, в какой правовой роли выступает экспедитор. Ответ зависит от толкования договора между экспедитором и его клиентом, а также от обстоятельств дела. Если экспедитор выступает как агент клиента, его задача – должным усердием помогать всем тем, кто выполняет перевозки, хранение, упаковку или обработку товаров. Если экспедитор выступает в роли принципала, то он вступает в договор с клиентом об оказании услуг, при этом являясь единственным лицом, с которым клиент находится в договорных отношениях, даже если фактические услуги, которые берет на себя экспедитор, выполняются другими.

Прибыль, которую получает экспедитор, заключая договоры с фактическими исполнителями, является его личным делом, и он не обязан отчитываться за нее перед клиентом. Экспедитор, действуя как агент, часто оговаривает комиссионные, а действуя в качестве принципала – «общую» цену.

Условия также содержат подробное положение, которое ограничивает ответственность экспедитора, действующего как принципал. Они предусматривают среди прочего, что экспедиторская фирма принимает на себя ответственность только за утрату или повреждение товара, если они имели место в период между принятием товара экспедитором и временем, когда он имел право вызвать клиента, грузополучателя или владельца для принятия доставленного груза. Условия также предусматривают максимальные ограничения ответственности на основе ссылки на специальные права заимствования и перечень обстоятельств, освобождающих от ответственности.

Дополнительные условия сделки могут возникать в силу особых обстоятельств, складывающихся в процессе договорных отношений сторон. Например, если агенты по морской перевозке были наняты импортерами для выполнения таможенных формальностей, но во время ведения дела со своими клиентами не заполнили таможенную декларацию с указанием конкретных инструкций от клиентов, они не несут ответственности за незаполнение декларации до даты выплаты импортной пошлины за товары. Когда провозная плата, предложенная экспедитором своим клиентам, основана на весе и размерах товаров, клиенты обязаны доплатить экспедитору, если он должен заплатить за провоз больше на том основании, что размеры груза превышают первона-

чально указанные. В соответствии с обычаями лондонского фрахтового рынка экспедиторы, которые по просьбе своих клиентов заказывают грузовое место на борту судна, несут персональную ответственность за «мертвых фрахт» перед перевозчиком, если клиенты не погрузят товары и судно уйдет в рейс с пустым местом на борту. В этом случае экспедиторы имеют право на компенсацию убытков со стороны клиентов.

Сама по себе «транспортная экспедиция» прямого отношения к морскому праву не имеет, однако занимает одно из ведущих мест в начальном или завершающем цикле грузоперевозки. Характерно, что страны, экономика которых наиболее активно вовлечена в морской грузооборот, выделяют нормы, регулирующие предоставление транспортно-экспедиторских услуг, в отдельные нормативные акты. Так, в Японии действует Закон о транспортно-экспедиционной деятельности и Закон о терминалах. В Германии транспортно-экспедиционная деятельность регулируется законами об отраслевых видах транспорта, в США - Кодексом федеральных правил.

Закон РФ «О транспортно-экспедиционной деятельности» был принят 11 июня 2003 г. и вступил в силу 3 июля 2003 г. [1338] Цель его принятия заключалась в необходимости установления взаимодействие ГК РФ в рамках действия других нормативных актов РФ действующих на транспорте (Кодексов, Уставов, Правил), а также в приведении российского законодательства в соответствие с требованиями международных стандартов в экспедировании грузов [1339].

Закон 2003 г. определяет порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности, в частности, в организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, необходимых для осуществления перевозок грузов, а также разграничил права и обязанности сторон договора [1340].

Российскими правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются: перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции); требования к качеству экспедиционных услуг и порядок их оказания.

Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции [1341].

Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных

[1338] Ни в царской России, ни в СССР закона о транспортной экспедиции не было. Впервые понятие договора транспортной экспедиции, требования к форме его заключения (обязательная письменная форма и доверенность в случае необходимости), а также основные положения в деятельности экспедитора были закреплены во второй части Гражданского кодекса РФ 1996 г. (глава № 41). Закон был разработан на основании Концепции, разработанной Министерством транспорта, Министерством путей сообщения, Федеральной авиационной и Федеральной дорожной службами, Министерством экономики РФ и одобренной постановлением Правительства РФ от 8 сентября 1997 года № 1143, в которой были намечены перспективные направления развития транспортно-экспедиционного обслуживания в РФ, как самостоятельный вид деятельности при осуществлении перевозочного процесса.

[1339] Например, рекомендации ФИАТА, принятые в апреля 1997 г.

[1340] За исключением деятельности, осуществляемой в области почтовой связи.

[1341] Статья 4 Закона 2003 г.

договором транспортной экспедиции, а также документы, необходимые для осуществления государственного контроля.

Согласно статье 805 ГК РФ, экспедитор вправе привлечь к исполнению своих обязанностей третьих лиц, если иное не предусмотрено договором. При этом в соответствии со статьей 403 ГК РФ он не освобождается от ответственности перед клиентом за действия этих лиц и несет ее в этом случае на общих основаниях. Особо в Законе отмечено, что экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это прямо не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

Транспортно-экспедиционная деятельность является неотъемлемым важным элементом системы движения грузов и связанным с ней обслуживанием многочисленных грузоотправителей, грузополучателей, потребителей транспортно-экспедиционных услуг. Более 90 % времени движения продукции до конечного потребителя связано с прохождением ее по различным каналам материально-технического обслуживания и, главным образом, с хранением и транспортировкой.

ГЛАВА 19. АВАРИЯ

Термином «авария» принято обозначать событие, связанное с техническими неполадками или выходом из строя машин и механизмов, влекущее, как правило, существенное изменение способности осуществлять определенную деятельность (например, мореплавание или рыболовство) или существенно снижающее качество обитания экипажа и пассажиров морского судна (или иного управляемого технического средства).

В отличие от вышеприведенного общеупотребляемого толкования рассматриваемого термина, его правовое содержание связано не с техническими неисправностями, а с определенными правилами распределения убытков, вызванных пожертвованием части груза или судового оборудования ради спасения остального, ввиду угрожающей опасности. Единства взглядов на происхождение этого термина нет.

В. Даль говорит о голландском происхождении слова «авария», подразумевая под ним «повреждение торгового судна или его груза…» [1342];

Г. Шершеневич считает, что наиболее вероятным следует считать связь этого слова с арабским «авар» (означающим «повреждение») [1343] и его употребление связано с периодом средневековых крестовых походов [1344]. Энциклопедический словарь Webster, указывая на оригинальность происхождения, использует как испанское «avaria», так и арабское «avar» [1345], а в Советском энциклопедическом словаре есть ссылка и на итальянское «avaria» [1346]. П.Я. Черных пишет, что в западноевропейские языки слово попало из итальянского, а в русский язык пришло из французского, принимая во внимание время заимствования(появилось в словарях с 1780 г.) [1347]. По мнению У. Тетли, термин «average» возник из термина «avere», впервые использованного в итальянском Морском кодексе Пизы (Ital-

[1342] Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка, т.I, с. 23.

[1343] Арабское «awar» (мн. – awariya) происходит от корня «ага» (по Lokotsch, par.138) и означает изъян, недостаток.

[1344] Шершеневич Г.Ф. Курс Торгового права, т. III. М.: Статут, 2003, с. 309.

[1345] New Webster's Dictionary Consolidated Book Publishers, USA 1988, p. 108.

[1346] Советский энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия, 1983, с. 11.

[1347] Черных П.Я. Историко-этимологический словарь современного русского языка, т. I. М.: изд-во «Русский язык», 1999, с. 24.

ian sea code of Pisa) в 1160 г., а уже в Кодексе Генуи (Code of Genoa) 1341 г. он трансформировался в «averia» (или «avaria»), что вполне сопоставимо тому, что можно найти во французских документах как «avarie» – потеря (loss) [1348].

В морском праве «общая авария» – древнейшая форма распределения рисков, сопровождающих мореплавание, период возникновения которой восходит к постулатам «Родосского права» (англ. – Rhodian Law) [1349] и которые впервые были письменно оформлены в Дигестах Юстиниана (англ. – Digest of Justinian) [1350], дополнены в «Правилах Олерона» (Rôles of Oléron) и последующих кодексах, принятых другими портовыми городами[1351].

Насколько возможно об этом судить сегодня, первое судебное решение, основанное на понятии общей аварии, было вынесено американским судом в 1798 г., а подсудность таких дел Адмиралтейским судам была впервые закреплена в английском законодательстве в 1859 г.[1352].

За долгие годы применения основные принципы «общей аварии» не подверглись существенным изменениям, практически адекватно повторяются в законах многих морских держав [1353] и состоят в следующем: ***общими признаются убытки или расходы, понесенные экипажем, судовладельцем и грузовладельцем в целях сохранности собственности, подвергающейся опасности во время обычного рейса***. Следует выделить пять признаков, формирующих ущерб от общей аварии, это:

1) «чрезвычайность» расходов;

2) их намеренность;

3) обоснованность опасностью;

4) нацеленность на предотвращение риска;

5) выгодность общему предприятию с точки зрения спасения части.

Первая попытка кодификации правил распределения убытков, вызванных морской аварией, была предпринята на международной конференции, состоявшейся в г. Глазго в 1860 г. На основании принятых резолюций в 1864 г. в английском г. Йорк представители торговых палат, судовладельцев, грузовладельцев и страховых компаний ряда стран согласовали свод общепринятых в международном торговом мореплавании правил, регулирующих распределение между судовладельцем и грузовладельцем пропорционально стоимости судна, груза и фрахта убытков, понесённых каким-либо из этих лиц, вследствие расходов и пожертвований, намеренно произведённых во время морской перевозки для

[1348] Tetley W. General average now and in the future. Liber Amicorum R. Roland, Lancier, Brussels, 2003, p. 419-450.

[1349] Lowndes & Rudolf, *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (D.J. Wilson & J.H.S. Cooke, eds), 12 Ed., Sweet & Maxwell Ltd., London, 1997.

[1350] Abbott C. (Lord Tenterden), *A Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen*, 1 Ed., London, 1802, p. 273. См. также: Digest of Justinian, Book XIV, Title 2, Fr. 1, – Lowndes & Rudolf, 12 Ed., 1997, par. 60.01-60.17.

[1351] Например, Генуей, Венецией, городами Ганзейского Союза (См.: *The Law of General Average and the York-Antwerp Rules* (D.J. Wilson & J.H.S. Cooke, eds), 12 Ed., Sweet & Maxwell Ltd., London, 1997, par. 00.08, 00.13-00.15). Tetley W. The General Maritime Law: The *Lex Maritima*, *supra*, note 1 at p. 129; 1998 at p. 440, note 6) ссылается на такие старинные источники, как *Guidon de la Mer* (1556-1584), *Ordonnance de la Marine* of 1681, а также законы Роттердама (Ordinances of Rotterdam), принятый в 1721 г., Кенингсберга в 1730г., Гамбурга в 1731 г. и Стокгольма в 1750 г.

[1352] Tetley W. General average now and in the future. Liber Amicorum R. Roland, Lancier, Brussels, 2003, p. 419-450.

[1353] Практически адекватное определение можно найти в Законе о морском страховании Канады [Canada's *MarineInsurance Act*, S.C. 1993, c. 22, sect. 65(2)]; Гражданском Кодексе Квебека (Québec Civil Code 1994, art. 2599); Морском Кодексе Швеции (The Swedish Maritime Code 1994, c. 17, sect. 1, first para); Итальянском Кодексе мореплавания (Italian Navigation Code 1942, art. 469); Испанском Коммерческом кодексе (Spanish Commercial Code 1885, art. 811); Французском Коммерческом кодексе (French Commercial Code, 1807, art. 400).

спасения судна, груза и фрахта от общей для них опасности. В 1877 г., на конференции в Антверпене в принятый текст правил были внесены изменения и дальнейшие их редакции получили название «Йорк-Антверпенские правила» (англ. – York-Antverpen rules).

Йорк-Антверпенские правила периодически пересматривались и дополнялись[1354]. В настоящее время действует редакция 2004 г.

Хотя Йорк-Антверпенские правила не являются международным соглашением и применение их в каждом отдельном случае основывается на соглашении перевозчика с грузовладельцем, большинство стандартных форм чартеров и коносаментов содержат условие об их применении.

Йорк-Антверпенские правила подразделяются на литерные (от «A» до «G») и цифровые (I-XXIII). В литерных правилах содержится определение общей аварии и ряд других правил общего характера. В частности:

1) ни в коем случае не должно быть какого-либо возмещения за жертвы или расходы, если только они не были сделаны или понесены намеренно и сознательно во имя всеобщей безопасности, с целью спасания собственности, используемой в совместном морском предприятии (Правило A) или когда осуществляется буксировка (или судно толкает другое) в интересах осуществления коммерческой деятельности, а не с целью спасательной операции (Правило B).

2) признаются правомерными только такие утраты, ущерб или расходы, которые представляют собой прямое следствие «общей аварии», при этом простой, потеря рынка или любая утрата или ущерб, понесенные по причине задержки, как во время плавания или после него, не должны рассматриваться как «общая авария» (Правило C);

3) права на роль потерпевшего в «общей аварии» не должны приноситься в жертву, хотя событие, которое стало причиной жертвы или расходов, возможно, было вызвано виновностью одной из сторон в предприятии, но это не должно идти во вред любым мерам или процессу защиты, который может быть начат против или в защиту стороны, виновной в происшествии (Правило D);

4) обязанность представить доказательства возлагается на сторону, которая пытается представить дело так, что потери или расходы в ситуации «общей аварии» произошли естественным путем. Все стороны, представившие иски при «общей аварии», должны поставить в известность в письменном виде оценщика «общей аварии», в течение 12 месяцев со дня даты окончания совместного морского предприятия, о потерях или расходах, в отношении которых они требуют возмещения. В случае отсутствия такого оповещения, или, если в течение 12 месяцев после поступления такой просьбы любая из сторон не представит доказательства в поддержку такого иска или детали в отношении долевого интереса, оценщик «общей аварии» будет вправе подсчитать размер пособия или причитающейся этой стороне доли на основе информации, доступной ему, и его оценка может оспариваться только в том случае, если она явно неточна (Правило E);

5) любой дополнительный расход, понесенный вместо других издержек, которые трактовались бы как относящиеся к «общей аварии», должен рассматриваться как относящийся к таковой и считаться таким образом законным (безотносительно к вероятности экономии), но только до той суммы, которая не превысила бы расходы при «общей аварии» (Правило F);

6) «общая авария» должна включать непосредственно потери, так и те средства, которые были нацелены на спасение с учетом их ценности, время и места завершения предприятия (Правило G).

[1354] Начиная с 1890 г. и затем в 1924, 1949, 1974 и 1994 гг.

Правила, обозначенные цифрами, содержат положения, относящиеся к отдельным случаям общей аварии (распределение убытков от выбрасывания за борт части груза в целях спасения судна и остального груза, от тушения пожара на судне и т.п.), а также к определению размера отдельных видов убытков и стоимости спасённого имущества.

ГЛАВА 20.
МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

Морское страхование (англ. – Marine insurance) – отрасль страхования в отношении судов морского и речного флота, а также судов смешанного плавания типа «река–море». Различают договорное морское страхование и морское страхование в клубе взаимного страхования судовладельцев.

Страхование возникло изначально как средство компенсации в случаях, когда вопрос об ответственности вообще не возникал (разрушительное действие сил природы) либо действующие правовые предписания существенно ограничивали или вообще исключали ответственность причинителя вреда. Но даже когда такого рода ответственность существовала, имущественное положение потерпевшего не всегда могло быть восстановлено ввиду отсутствия у причинителя вреда достаточных средств. По-видимому, первое, что приходит на ум читателю при слове «страхование», – имя Ллойда. Вместе с тем, следует заметить, что страховая деятельность возникла задолго до того, как предприимчивому англичанину пришла на ум идея извлечь прибыль из многочисленных морских историй, рассказываемых ими в его припортовом кабачке. Известно, что древние китайские торговцы задолго до начала нашей эры распределяли грузы между несколькими судами, чтобы сократить возможность потери товара.

Другая форма раннего страхования, возникшая уже в средиземноморском бассейне (предположительно в Родосском государстве) – это общее среднее число, которое означало, что лицо получит компенсацию пропорционально вложениям остальных торговцев, если их товары были выброшены за борт во время плавания.

Примерно с начала XI века датчане стали страховать жизнь моряка, возмещая его семьям часть средств за его имущество или судно, в случае его гибели в море. В 1255 г. страховая премия была впервые использована от имени государства Венеция (the Merchant State of Venice), гарантировавшей возмещение в виде премии в случае убытков от пиратов, порчи груза или грабежа. В течение следующего века торговцы из Ломбардии начали первую страховую практику в Лондоне. И, наконец, в 1688 г. Эдвард Ллойд начал свой страховой бизнес, превратившийся, за долгие годы в известнейшую во всем мире страховую компанию.

Какие бы модели хозяйственной деятельности не осуществлялись в международном и национальном экономическом обороте, они в любом случае сопровождаются потребностью участников в оперативном возмещении ущерба, который мог быть причинен их имуществу или личности в результате различных вредоносных факторов как природного, так и социально-экономического характера.

Сегодняшней практике известны несколько организационно-правовых форм образования страхового фонда. Наиболее распространенной признается форма традиционного акционерного общества (компании – в Англии, корпорации – в США).

В качестве лиц, заинтересованных в получении возмещения из создаваемых страховых фондов, выступают страхователи – физические и юридические лица. Гражданско-правовые отношения, оформляющие процесс создания и использования страхового фонда, возникают из договора страхования (англ. – contract of insurance). В этом договоре одна из сторон – страховщик за обусловленное вознаграждение (страховую премию), уплачиваемое другой стороной – страхователем, обязуется возместить последнему (или другому лицу – выгодоприобретателю) ущерб, происшедший в ре-

зультате заранее согласованного сторонами события (при имущественном страховании), либо уплатить определенную денежную сумму (в личном страховании).

Классификация существующих видов страховых договоров возможна на основе различных критериев. Общепризнанным является деление в зависимости от характера объекта на страхование имущественное, личное, добровольное и обязательное.

Имущественное страхование включает:

– морское страхование;

– страхование имущества от огня, хищений и пр.;

– страхование инвестиций;

– страхование на случай неплатежеспособности должника;

– страхование гражданской ответственности и т.д.

По своей природе имущественное страхование призвано компенсировать убытки, связанные с утратой или повреждением имущества. В этом виде страхования размер возмещения зависит от величины действительно понесенных убытков (ущерба, причиненного имуществу), вследствие чего его нередко называют страхованием от убытков.

При личном страховании (страхование жизни, личном страховании от несчастных случаев, страховании на случай болезни) величина возмещения не зависит от того, понес ли страхователь вообще какой-либо имущественный ущерб, и определяется зафиксированной в договоре суммой. Таким образом, в личном страховании, которое изначально также базировалось на идее возмещения убытков (в случае потери кормильца, утраты трудоспособности и т.п.), в настоящее время преобладает сберегательный элемент.

Возникновение обязательного страхования связано с возрастанием регулирующей функции государства, заключающейся в издании нормативных предписаний, обязывающих юридические и физические лица, занимающиеся определенными видами деятельности, вступить в страховые правоотношения на определенных условиях.

Характерно, что страхование (в том числе и морское) не регулируется международными конвенциями. Источником права здесь является национальный обычай и закон. Самый древний из них, пожалуй, английский Закон о морском страховании 1906 г. Закон существует уже без малого 100 лет, он неизбежно «оброс» поправками и корректируется судебными прецедентами, но основные его разделы проявляют удивительную жизнестойкость и послужили примером для аналогичных законодательных актов других государств.

Раздел S.16 (1) Закона гласит: «Страховая стоимость при страховании парохода включает в себя также оборудование, котлы, уголь и запасы, если они в собственности страхователя, а в случае с судном, совершающим специальный рейс, – также обычные приспособления, необходимые для совершения такого рейса». Этим положением о совокупной оценки судна, его оборудования и запасов до сих пор руководствуется лондонский и многие другие страховые рынки.

Во Франции декретами в 1976 г. был введен Страховой кодекс, представляющий собой кодификацию действующих норм законов и подзаконных актов, разделенных на три части. В первой части сгруппированы нормы законов, во второй – постановления правительства, в третьей – предписания других административных органов. В Швейцарии основным источником правового регулирования является закон о договоре страхования от 2 апреля 1908 г. с последующими изменениями. В США основная роль в регулировании отношений по добровольному страхованию отводится судебному прецеденту. Страховое законодательство, принятие которого относится к компетенции отдельных штатов, регламентирует общие вопросы страховых договорных отношений, сосредоточивая внимание на условиях учреждения и деятельности страховых организаций, а также контроле над ними.

В основе морского страхования лежит оформление страхового полиса, а к элементам страховых правоотношений принято относить страховой полис страховой интерес, страховые оговорки и страховые риски.

Страховой полис

Морской страховой полис содержит: наименование сторон страхового договора, характеристику страхуемого риска, страховую сумму[1355], пункты отправления и назначения, условия страхования, размер страховой премии, способ перевозки грузов: в трюме или на палубе. В связи с различным предназначением принято различать несколько разновидностей страховых полисов: «генеральный», «групповой», «комбинированный», «кораблестроительный», «таксированный» и «нетаксированный».

Генеральный полис (англ. – General policy) – полис, применяемый в страховании грузов с ответственностью страховщика за отправленные грузы в течение определенного времени. В генеральном полисе указываются срок его действия (период перевозки), условия страхования и максимальный лимит ответственности страховщика по совокупности страховых сумм по отдельным отправкам. По генеральному полису грузы считаются застрахованными от и до любых пунктов отправления и назначения на весь период перевозки любыми видами транспорта, включая перегрузки и перевалки, а также предшествующее и последующее хранение на складах.

Групповой полис – полис, который выписывается страховщиком на работодателя или другого представителя группы застрахованных, а члены группы получают страховые сертификаты как подтверждение того, что они застрахованы.

Комбинированный полис (англ. – Combined policy) – страховой полис, удостоверяющий договор морского страхования между группой страховщиков и судовладельцев. Комбинированный полис обеспечивает страховое покрытие нескольких торговых судов от значительного числа рисков, связанных с морскими опасностями.

Кораблестроительный полис (англ. – Shipbuilder's policy) – страховой полис, удостоверяющий договор морского страхования и предоставляющий страховое покрытие технических рисков, связанных с постройкой судна в сухом доке, у достроенной стенки и во время ходовых испытаний в открытом море.

Таксированный, или валютированный полис (англ. – Valued policy), – страховой полис, в котором зафиксирована страховая сумма. Перед страховой суммой валютированного полиса обычно указывается «Valued at» или «So valued». Страховая сумма, указанная в таком полисе, считается согласованной между страхователем и страховщиком при заключении страхования и не может оспариваться за исключением случаев преднамеренного обмана или явного завышения страховой суммы при страховании грузов. Валютированные полисы широко применяются в практике морского страхования.

Нетаксированный (англ. – Unvalued policy) – страховой полис, в котором страховая сумма заранее не указывается, а при гибели застрахованного имущества оценка его стоимости устанавливается документально. Обязанность доказательства размера ответственности страховщика полностью лежит на страхователе. При нетаксированном полисе страхователь может включить в страховую сумму размер ожидаемой прибыли, и при возникновении убытка страхователь получает страховое возмещение в таком размере, как если бы морское предприятие было завершено.

[1355] Вместо суммы или ставки премии в морских полисах указывается «как согласовано» («as agreed»).

Страховой интерес

Компенсационная сущность договора имущественного страхования предполагает, что в качестве страхователей могут выступать лишь лица, заинтересованные в не наступлении определенных событий, влекущих для них неблагоприятные материальные последствия. Такую заинтересованность, основанную на объективно существующем юридическом отношении страхователя к объекту страхования, принято называть страховым интересом (insurable interest).

Наличие страхового интереса является необходимым условием заключения действительного договора имущественного страхования во многих странах.

Денежная оценка страхового интереса получила название страховой стоимости (англ. - insurable value). Исходя из компенсационной сущности имущественного страхования, законодательство и судебная практика считают необходимым заключение договора страхования на сумму, превышающую страховую стоимость, и признают его недействительным полностью либо в соответствующей части. Можно выделить следующие принципы назначения страховой стоимости:

а) принцип двойного страхования, при котором один и тот же объект застрахован без умысла страхователя от идентичных рисков у нескольких страховщиков на сумму, превышающую страховую стоимость, совокупный размер страхового возмещения также не должен превышать страховую стоимость;

б) принцип пропорционального возмещения, согласно которой каждый страховщик отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования;

в) принцип, в соответствии с которым страховщики отвечают солидарно с последующим распределением выплаченного возмещения между собой;

г) принцип частичного страхования, когда заинтересованное лицо страхует свой интерес не в полном объеме. При частичном страховании, то есть страховании ниже стоимости, возмещение определяется соответственно в зависимости от отношения страховой суммы и страховой стоимости, однако, если иное прямо не зафиксировано в договоре, и в этом случае страхователь вправе требовать выплаты страховой суммы полностью, независимо от того, утрачен имущественный интерес полностью или частично.

Возвращаясь к английскому закону 1906 г., следует отметить, что закон (разделы 27 и 28) признает тот факт, что страховой полис может быть либо таксированным, либо нетаксированным. При условии таксированного полиса в нем будет указана определенная стоимость судна (включая его корпус и оборудование), согласованная с андеррайтерами[1356]. Эта «стоимость» является окончательной страховой стоимостью судна. В случае частичной гибели страхователь получает возмещение в пропорции, соответствующей степени убытка. Например, если судно, стоимость которого оценена в $1000 000, понесло убыток в 50%, то страхователь получает возмещение в размере $500 000 независимо от фактической рыночной стоимости. В случае полной гибели

[1356] Андеррайтер (англ. – Underwriter) – юридическое или физическое лицо, имеющее властные полномочия от руководства страховой компании принимать на страхование предложенные риски, определять тарифные ставки и конкретные условия договора страхования этих рисков исходя из норм страхового права и экономической целесообразности. Андеррайтер отвечает за формирование страхового (перестраховочного) портфеля, как правило, уполномочен подписывать документы от имени страховой компании и наделен правом выполнять функции сюрвейера.

при наличии таксированного полиса страхователь получает возмещение в размере полной стоимости, установленной в полисе[1357].

Стоимость судна или отправляемого груза, подлежащих страхованию, – ключевой элемент в определении сторонами договора страхования страхового взноса. Его величина напрямую связана с заявляемой стоимостью страхуемого имущества. Попытка ее занижения не всегда разумна в соразмерности с риском минимизации возмещения. Страхователь должен учитывать, что морское страхование покрывает только фактическую стоимость, а не заявленную.

Страховые оговорки

Существует довольно большое количество оговорок, направленных на уточнение отдельных условий договора страхования.

Наиболее общепринятыми являются оговорки Лондонского института андеррайтеров об ограничении времени (ITC), в которых дается определение «опасностям», от которых страхуется объект (Оговорка 6).

В самом полисе дается определение застрахованного объекта, неизменно включающего страхование корпуса судна и оборудования. Следует отметить, что стандартными оговорками ITC при страховании КАСКО покрываются только косвенные убытки, появившиеся вследствие «взрыва котлов» или «поломки валов» (Оговорка 6.2.1). Однако определение застрахованного объекта может быть расширено за счет включения в понятие «судовые машины» и другого оборудования.

Другая оговорка (19) четко разъясняет, что при решении вопроса о том, имеет ли место полная конструктивная гибель, должна рассматриваться рыночная стоимость судна при его ремонте, а не страховая сумма.

Весьма важной является оговорка «новое за старое». Она означает, что, даже если повреждение нанесено старому судну, не делается никакой скидки на тот факт, что был сделан ремонт или детали были заменены с помощью совершенно новых материалов. Иными словами, если 20-летнее судно, имеющее страховку корпуса и механизмов, получило повреждение машины вследствие застрахованного риска, например, огня, тот факт, что поврежденные детали, которым 20 лет, могут быть замены новыми, не снижает общую стоимость претензии, по которой несет ответственность страховщик.

На лондонском страховом рынке не практикуются полисы, в которых подобным образом отдельно указываются страховые суммы по корпусу и механизмам. Как уже говорилось, корпус и оборудование неизменно имеют одну общую страховую сумму. Принцип, которому, похоже, следует весь страховой рынок, заключается в том, что «страховая сумма» должна включать и корпус и механизмы в целом, без разделения частей механизмов друг от друга.

Страховые риски

Суть любой страховки – минимизация риска, как не желаемого явления. В правовом отношении под страховым риском (англ. - insurable risk) понимаются обусловленные в договоре события, вредоносное действие которых может повлечь за собой умаление или утрату имущественных интересов страхователя (выгодоприобретателя). Эти события характеризуются в первую очередь тем, что стороны договора в состоянии предвидеть лишь возможность, но отнюдь не неизбежность их наступления, и потому договор страхования относится к рисковым договорам.

[1357] Для лондонского рынка морского страхования оформление истаксированных полисов крайне нетипично; почти все оформляемые полисы являются таксированными.

Национальные нормы, регулирующие деятельность страховых организаций, предусматривают самые разнообразные виды рисков, в отношении которых могут заключаться договоры страхования. Перечень такого рода рисков не ограничивается. Страховщики, сообразуясь с экономической обстановкой и с учетом соблюдения публичного порядка, начинают принимать на себя риски, ранее практике неизвестные. «Материализация» страховых рисков, то есть наступление неблагоприятных последствий в результате обусловленных событий в отношении имущества или личности страхователя, получила название страхового случая.

В качестве вознаграждения страховщика за принятие страховых рисков выступает страховая премия (англ. - insurance premium), предоставляемая страхователем (обычно в денежной форме). Размер страховой премии обусловливается в контракте в зависимости от оценки покрываемых страхованием рисков. Как правило, особой оценки рисков не производится, поскольку в большинстве случаев они являются типичными для определенных классов страхования, которые осуществляет страховщик и в отношении которых он на основании предшествующего опыта устанавливает определенные ставки страховых премий. Это не исключает в необходимых случаях установления повышенной премии при расширении традиционного круга рисков, принимаемых на себя страховщиком, или уменьшения премии в противоположной ситуации.

Общая характеристика договора страхования позволяет сформулировать следующие положения:

1) договор страхования является двусторонним, возмездным и консенсуальным.

2) как правило, предложение заключить договор исходит от страхователя; иногда в качестве оферента выступает страховщик (например, при страховании багажа), а страхователь дает свой акцепт путем подписания стандартной формы либо посредством уплаты страховой премии.

3) в страховом деле, как может быть нигде, существенное развитие получили страховые договорные проформы, то есть типовые (стандартные) формы договоров, которые навязываются страхователем и в силу чего договор страхования все в большей степени превращается в «договор присоединения». Национальные нормы не содержат жестких обязательств в отношении соблюдения этих форм, однако требования практической целесообразности ввиду сложности доказывания условий договора, если бы он заключался устно, привели к тому, что в подавляющем большинстве случаев договор заключается в письменной форме.

4) основные условия страхового договора излагаются в страховом полисе или ином документе аналогичного свойства (страховой сертификат, квитанция и т.п.). Выдача полиса происходит, как правило, после уплаты страховой премии, и его предъявление необходимо для получения страхового возмещения.

5) особенностью договора страхования является принцип наивысшего доверия сторон. Этот принцип проистекает из самого существа договора страхования, в котором значителен элемент риска, поскольку принципиально невозможно предсказать, «реализуются» страховые риски или нет. В свете этого стороны обязаны добросовестно информировать о всех известных или существенных фактах, могущих повлиять на условия заключаемого договора. В первую очередь, такая обязанность возлагается на страхователя, поскольку как суждение страховщика о степени риска, так и в конечном счете его согласие на заключение договора базируются на информации, предоставленной страхователем. Несоблюдение страхователем принципа наивысшего доверия дает основание страховщику требовать признания договора недействительным ab initio (с момента заключения) и отказывать в страховом возмещении.

6) обязанность страхователя информировать страховщика об обстоятельствах, приводящих к увеличению риска, существует в течение всего срока договора.

7) к основной обязанности страхователя относится уплата страховой премии. Форма и порядок уплаты определяются в договоре. Как правило, в нем содержится условие о том, что до уплаты премии договор в силу не вступает. В связи с тем, что договор страхования является двусторонним, с невыполнением страхователем своей обязанности о выплате премии национальные нормы связывает освобождение страховщика от возмещения понесенных страхователем убытков. Однако страховщик может установить срок для погашения задолженности.

8) в договоре может быть предусмотрено право страхователя на возврат уже уплаченной премии (полностью или частично). Так, с нарушением страхователем договора по инициативе страховщика в связи с нарушением страхователем принципа наивысшего доверия страховая премия подлежит возврату полностью. Частичный возврат премии может иметь место при неумышленном страховании выше стоимости и в случаях, прямо предусмотренных в договоре.

9) в договоре страхования должен быть приведен полный перечень обязанностей страхователя при возникновении страхового случая и зафиксирована его обязанность под угрозой утраты права на возмещение ущерба незамедлительно информировать страховщика о страховом случае и предпринятых мерах, направленные на предотвращение или локализацию ущерба.

10) оговорена обязанность страховщика по выплате страхового возмещения при установлении необходимой причинно-следственной связи между страховыми рисками и тем событием, которое претендует на роль страхового случая, иными словами, при установлении, что оно входит в круг событий, за которые отвечает страховщик. Законодательства большинства стран учитывают ситуацию возможного причастия страхователя к наступлению страхового случая. Таким образом, только умысел страхователя (кроме случаев самоубийства при страховании жизни) освобождает страховщика от обязанности возмещения. Кроме того, в имущественном страховании требуется точно установить размер понесенного страхователем убытка, что вытекает из компенсационной сущности данного вида страхования.

Обычно бремя доказывания соответствующих фактов возлагается на страхователя. Однако в тех случаях, когда, например, в договоре страхования содержится указание согласованного размера страховой стоимости и имущество полностью утрачено, обязанность страхователя доказывать размер убытка отпадает. Бремя доказывания может перейти к страховщику и в силу предписаний закона. Так, законодательством ряда штатов США было установлено правило, согласно которому страховая сумма, указанная в договоре, рассматривается в случае полной гибели имущества в качестве его стоимости. В данном случае уже страховщик заинтересован доказать, что фактическая стоимость утраченного имущества меньше, чем зафиксированная в договоре.

Имущественное страхование является страхованием от убытков. Вследствие этого в праве большинства стран признается недопустимым получение страхователем наряду со страховым возмещением компенсации от третьих лиц, которые в силу закона, договора или деликта являются ответственными за причиненный ущерб, ибо в противном случае имело бы место обогащение страхователя без достаточных юридических оснований. В этой же связи к страховщику в пределах уплаченных сумм страхового возмещения переходят все права страхователя, которыми он обладает в отношении третьих лиц – причинителей ущерба. Страховщик осуществляет перешедшие к нему права с учетом характера правоотношений, лежащих в основе требований страхователя к третьему лицу.

С принципом суброгации тесно связано решение вопроса о том, переходят ли на приобретателя застрахованного имущества права и обязанности страхователя из договора страхования. В странах континентальной Европы такой переход осуществляется автоматически ispo jure (в силу закона), и при этом как страховщику, так и приобретателю имущества предоставлено право в течение определенного срока отказаться от

договора. В Англии и США действует противоположный принцип – положение, принятое в качестве правила в континентальной Европе, здесь допускается в качестве исключения, каковым является смерть или банкротство страхователя.

На сегодняшний день наиболее известным страховым рынком является Лондонский международный страховой рынок, охватывающий крупные внешние риски, не относящиеся к страхованию жизни. Этот рынок представляет собой уникальную концентрацию страховых и перестраховочных компаний, основой которых является Ллойд.

С целью совместного возмещения убытков, которые обычно не покрываются по условиям договоров морского страхования, судовладельцами создаются так называемые «Клубы взаимного страхования» (Американская ассоциация по иностранному страхованию, Американская ассоциация по перестрахованию военного риска по грузам, Британская страховая группа «Международная ассоциация страховых и перестраховочных посредников Международный союз «зеленых карт», Ассоциация взаимного страхования судовладельцев и др.), которые, как правило, занимаются личным и имущественным страхованием, в частности, осуществляют страхованием ответственности на случай смерти или увечья членов судового экипажа, пассажиров, портовых рабочих; берут на себя возмещение до 25% ущерба, причиненного другому судну при столкновении; выплату страховых сумм за повреждения неподвижных и плавающих предметов, расходы по устранению остатков затонувшего имущества из акватории портов и фарватеров, страхуют ответственность судовладельцев за сохранность принятого к перевозке груза.

Страховое дело сегодня достаточно чутко отслеживает развитие международного и национального экономического оборота. Принимаются и постоянно модифицируются специальные законы о порядке создания страховых организаций и контроле за их деятельностью. Государства бдительно присматривают за ростом благополучия страховых компаний и контролируют эту сферу деятельности путем определения государством ставок страховых премий и некоторых других условий договоров страхования или создания государственных страховых организаций.

ЧАСТЬ III.
МОРСКОЕ ПРАВО РОССИИ

«Стратегическая линия России по защите государственных интересов в Мировом океане должна базироваться на законодательстве, обеспечивающем необходимую правовую основу для реализации прав и обязанностей Российской Федерации в своих внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе и в районах за пределами национальной юрисдикции с учетом международных обязательств» [164]

Россия традиционно относится к числу ведущих морских держав, осуществляющих активную деятельность по изучению, освоению и эксплуатации Мирового океана. Для экономической и социальной жизни России эксплуатация морских ресурсов, особенно тех, которые сосредоточены в прилежащих к побережью страны морях, играет первостепенную роль. Это объективно обусловлено протяженностью российской морской границы, которая составляет 38,8 тыс. км (протяженность сухопутной границы составляет 14,5 тыс. км), площадью шельфа 4,2 млн. кв. км, из которых 3,9 млн. кв. км перспективны на углеводородные ресурсы (более 80% запасов нефти и газа России сосредоточено на шельфе ее северных морей), и зависимостью жизнедеятельности России, особенно ее прибрежных регионов, от бесперебойной работы морского транспорта, обеспечивающего грузо- и пассажиро-перевозки, от рыбопромысловой и иной хозяйственной деятельности.

В начале 90-х годов прошлого столетия Россия оказалась в принципиально новом положении в части формирования основ морской политики, а также реализации и защиты своих интересов в Мировом океане. Кризис в экономике серьезно ослабил возможности по сохранению присутствия России в Мировом океане на прежнем уровне. Вынужденное свертывание боевой службы Военно-Морского Флота в оперативно значимых районах Мирового океана, снижение боеготовности флота по причине невозможности организации оперативной и боевой подготовки с должной интенсивностью усиливало негативные последствия этого процесса и снижало способность государства к обеспечению своей безопасности с морских направлений, защиты районов рыбного промысла и маршрутов судоходства.

С каждым годом в Мировом океане все больше концентрируются различные формы хозяйственной, научно-технической, гуманитарной, военной, политической активности государств, их союзов, международных организаций, транснациональных корпораций, пересекаются интересы субъектов морской деятельности и, как следствие, обостряются существующие между ними противоречия. Данные обстоятельства указывают на необходимость наличия у России внятной морской политики и взвешенного национального морского законодательства, обоснованно соотнесенного с международными обязательствами государства.

ГЛАВА 21.
РОССИЙСКОЕ МОРСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Дошедшие до нас памятники истории свидетельствуют о том, что российское морское законотворчество и правоотношения с иностранными государствами имеют тысячелетнюю историю. Еще в 911 г. киевский князь Олег заключил договор с Византией, регламентировавшей защиту от разграбления потерпевших аварию торговых судов и помощь пострадавшим. Новгородцы в XIII столетии заключали договоры о границах с норвежцами, в XV столетии с ганзейскими городами о регулировании отношений при бедствиях судов, о принципах разделения убытков при утрате общего груза, об установлении ответственности за морской разбой.

20 октября 1696 г. Боярская Дума России приняла историческое решение о создании регулярного российского флота, с которого начался новый отсчет развития не только флота, но и российского морского права.

Поначалу возникла необходимость ясной правовой регламентации деятельности военного флота, которая стала особенно очевидной в 1696 г., когда во втором Азовском походе Петром I была введена в действие инструкция «О порядке морской службы», 15 статей которой явились прообразом Российского Морского устава (Устав морской обо всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море), впервые изданному в 1720 г.

В том что касается регламентации торгового мореплавания, Россия долгое время единого закона не имела, и морякам приходилось руководствоваться разрозненными указами, изданными в разное время Петром I и его преемниками по вопросам торгового судостроения, морских промыслов и перевозки грузов [182, с. 5]. Первый морской устав торгового судоходства появился в России во времена императрицы Екатерины II. Назывался он Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям. В Уставе излагались общие положения о судоходстве, перечислялись права и обязанности членов экипажей судов (водоходцев) от корабельщика (шкипера) и кормщики (штурмана) до простого корабельного служителя (матроса), а также порядок наймами увольнения их хозяевам. Часть вторая охватывала вопросы страхования аварии и гибели судов, спасания экипажей и грузов. Дальнейшее совершенствование российского морского законодательства было отражено в Своде законов Российской империи, полное собрание которого было введено в действие с января 1835 г.

С 1902 г. под руководством министра финансов С.Ю. Витте разрабатывалось новое уложение о торговом мореплавании, которое, однако, в связи с революцией так и не увидело свет.

Таблица 21.1

Перечень основных законодательных актов РФ, формирующих морское законодательство

Объект регулирования	Вид документа	Название	Дата принятия
1	2	3	4
Исходные линии для отсчета морских пространств, ЭЗ и КШ	Постановление СМ СССР	Перечень географических координат точек, определяющих положение ИЛ для отсчета ширины тер. вод, эконом. зоны и конт. шельфа СССР	От 7 февраля 1984 г. и 15 января 1985 г.
Водопользование	Закон РФ[1358]	Водный кодекс РФ	18 октября 1995г.

[1358] В редакции Федеральных законов от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ (ред. 29.12.2004), с изменениями, внесенными Федеральными законами от 30.12.2001 № 194-ФЗ, от 24.12.2002 № 176-ФЗ, от 23.12.2003 № 186-ФЗ.

Таблица 21.1 (Продолжение)

1	2	3	4
Торговое мореплавание	Закон РФ[1359]	Кодекс торгового мореплавания	30 апреля 1999 г.
Континентальный шельф	Закон РФ[1360]	О континентальном шельфе РФ	25 октября 1995г.
Госграница	Закон РФ[1361]	О государственной границе	1 апреля 1993 г.
Таможенные правоотношения	Закон РФ[1362]	Таможенный кодекс РФ	18 июня 1993 г.
Исключительная экономическая зона	Закон РФ[1363]	Об экономической зоне РФ	17 декабря 1998г.
Биологические ресурсы	Закон РФ	О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов	20 декабря 2004г.
Недра	Закон РФ[1364]	О недрах	21 февраля 1992г.
Природная среда	Закон РФ[1365]	Об охране окружающей природной среды	10 января 2002 г.
Прибрежные морские пространства	Закон РФ[1366]	О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ	31 июля 1998 г.

Уже в советское время постановлением ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г. был утвержден Кодекс торгового мореплавания Союза ССР [183], который с изменениями и дополнениями [184] просуществовал почти 40 лет. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 сентября 1968 г. № 3095-VII был утвержден Кодекс торгового мореплавания 1968 г., а с 1 мая 1999 г. Федеральным законом РФ от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ был введен в действие новый Кодекс торгового мореплавания РФ (далее – КТМ-99)[1367].

В настоящее время российское морское законодательство требует систематизации, переоценки источников советского морского права, устранения несогласованности и противоречий правового регулирования отдельных видов деятельности на море, принятия новых правовых норм, восполняющих имеющиеся пробелы. Нижеприводимый анализ не претендует на абсолютный охват всех источников российского морского права, а имеет целью очертить основные области правового регулирования[1368].

[1359] В редакции Федеральных законов от 26.05.2001 № 59-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ, с изменениями, внесенными Постановлением Конституционного Суда РФ от 06.04.2004 № 7-П.

[1360] В редакции Федеральных законов от 10.02.1999 № 32-ФЗ, от 08.08.2001 № 126-ФЗ, от 22.04.2003 № 50-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 11.11.2003 № 148-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ. (ред. 29.12.2004).

[1361] С изменениями, внесенными Постановлением Конституционного Суда РФ от 11.11.1997 № 16-П и в редакции Федеральных законов от 10.08.1994 № 23-ФЗ, от 29.11.1996 № 148-ФЗ, от 19.07.1997 № 106-ФЗ, от 24.07.1998 № 127-ФЗ, от 31.07.1998 № 153-ФЗ, от 31.05.1999 № 105-ФЗ, от 07.11.2000 № 135-ФЗ, от 05.08.2000 № 118-ФЗ (ред. 24.03.2001), от 30.12.2001 № 196-ФЗ, от 24.12.2002 № 178-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 29.06.2004 № 58-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ.

[1362] В редакции от 11 ноября 2004 г..

[1363] В редакции Федеральных законов от 08.08.2001 № 126-ФЗ, от 21.03.2002 № 31-ФЗ, от 22.04.2003 № 48-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 11.11.2003 № 148-ФЗ.

[1364] В марте 2005 г. планировалось внесение в Государственную Думу РФ законопроекта о недрах.

[1365] В редакции Федеральных законов от 22.08.2004 № 122-ФЗ, от 29.12.2004 № 199-ФЗ.

[1366] В редакции Федеральных законов от 22.04.2003 № 49-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 11.11.2003 № 148-ФЗ, от 22.08.2004 № 122-ФЗ (ред. 29.12.2004).

[1367] Действует в редакции с изменениями, внесенными Федеральным законом от 02.11.2004 № 127-ФЗ, вступившими в силу 1 января 2005 г.

[1368] Перечень основных источников, формирующих российское морское законодательство, приведен в табл. 23.1.

Область установления статуса и регламентации деятельности в пространствах, на которые Россия распространяет суверенные права и юрисдикцию

Статус и правовой режим внутренних морских вод, территориального моря и прилежащей зоны Российской Федерации, включая права Российской Федерации в ее внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне и порядок их осуществления, определяются исходя из положений Федерального закона от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» [214].

Закон устанавливает статус и правовой режим внутренних морских вод, территориального моря и прилежащей зоны РФ, включая права государства во внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне, а также порядок их осуществления[1369].

Кроме непосредственно мореплавания Законом регламентирована деятельность по осуществлению поисково-спасательных и судоподъемных операций, созданию искусственных сооружений, прокладке подводных кабелей и трубопроводов,[1370] исследованию, разведке, разработке и охране водных биологических ресурсов и других природных ресурсов и окружающей среды во внутренних морских водах и территориальном море РФ [1371].

Поисково-спасательные и судоподъемные операции во внутренних морских водах и в территориальном море осуществляются спасательными судами и средствами Российской Федерации. Допуск спасательных судов и средств иностранных государств во внутренние морские воды и в территориальное море и их участие в поисково-спасательных и судоподъемных операциях в целях поиска и спасения людей, спасения и буксировки аварийных судов, подъема затонувших судов и грузов производятся в соответствии с международными договорами и соответствующими законодательными актами РФ[1372].

Правительство РФ также устанавливает во внутренних водах и территориальном море правила прокладки подводных кабелей и трубопроводов; определяет порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений. Так, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 26 января 2000 г. № 68 (в редакции 09.11.2004) установлен *порядок деятельности по прокладке подводных кабелей и трубопроводов* во внутренних морских водах и в территориальном море РФ, в частности:

1) подводные кабели и трубопроводы могут прокладываться во внутренних морских водах и в территориальном море РФ для любых целей, если они не создают помехи мероприятиям по обеспечению охраны государственной границы и обороноспособности РФ, безопасности мореплавания на признанных морских путях, имеющих существенное значение для международного и национального судоходства, региональному геологическому изучению дна и недр, поиску, разведке и разработке минеральных ресурсов или промыслу живых ресурсов, эксплуатации и ремонту ранее проложенных кабелей и

[1369] См. параграф 23.1.

[1370] Статья 16 Закона РФ ФЗ-155 от 31 июля 1998 г.

[1371] Статья 20 Закона РФ ФЗ-155 от 31 июля 1998 г.

[1372] Например, по вопросу, касающемуся порядка пересечении государственной границы РФ иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей, см. Положение, утвержденное Постановлением Правительства РФ от 04.09.2000 № 654.

трубопроводов, не затрагивают районы высокой рыбохозяйственной ценности.

2) работы по прокладке подводных кабелей и трубопроводов могут осуществлять:

– федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ, граждане и российские юридические лица, а также не имеющие статуса юридического лица объединения российских юридических лиц;

– иностранные граждане и лица без гражданства, иностранные юридические лица и компетентные международные организации, а также не имеющие статуса юридического лица объединения иностранных юридических лиц;

3) прокладка подводных кабелей и трубопроводов осуществляется на основании разрешений, выдаваемых федеральным органом исполнительной власти по природным ресурсам;

4) министерство природных ресурсов РФ ведет реестр выданных и аннулированных разрешений, а также разрешений, действие которых приостановлено, ограничено или возобновлено;

5) заявители, получившие разрешения, могут начинать работы только в присутствии представителей федерального органа исполнительной власти по природным ресурсам или федерального органа исполнительной власти по горному и промышленному надзору.

Во исполнение закона «Об исключительной экономической зоне РФ» [1373] правительство Российской Федерации в апреле 2001 г. утвердило Правила представления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне Российской Федерации и принятия по ним решений [201]. Указанные Правила были отменены в 2004 г. в связи с утверждением новых [1374] Правил проведения морских научных исследований во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации»[1375].

Правила 2004 г. устанавливают порядок осуществления морских научных исследований во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ, включая порядок представления запросов на проведение указанных исследований (далее – запросы), их оценки и принятия по ним решений[1376].

Морские научные исследования могут проводиться:

– федеральными органами исполнительной власти;

– органами исполнительной власти субъектов РФ (в соответствии с установленными для этих органов функциями и сферами ведения);

– гражданами РФ;

– российскими юридическими лицами;

– иностранными государствами, гражданами и юридическими лицами, уполномоченными иностранными государствами или компетентными международными организациями;

– компетентными международными организациями.

Основанием для проведения морских научных исследований является разрешение, выдаваемое федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим

[1373] Более подробно рассматривается ниже.

[1374] См. постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 391.

[1375] Далее – Правила 2004 г.

[1376] Правила 2004 г. не распространяются на прикладные научно-исследовательские работы, направленные на изучение, разведку и промысел живых ресурсов, а также на изучение, разведку и разработку неживых ресурсов указанных морских районов.

функции по реализации государственной политики в сфере научной, научно-технической деятельности[1377].

По смыслу пункта 5-7 положения, Правила 2004 г. распространяются на районы морских научных исследований, находящихся во внутренних морских водах, в территориальном море РФ или за его пределами. В районах, покрытых льдом, должны действовать положения соответствующих федеральных законов и иных нормативных правовых актов РФ, регулирующих деятельность в указанных районах.

Правила 2004 г. также регламентируют размещение и использование во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ научно-исследовательских установок и оборудования любого типа, если целью размещения таких установок является проведение морских научных исследований в указанных морских районах[1378]. Такие установки и оборудование должны нести опознавательные знаки с указанием государства регистрации или компетентной международной организации, которой они принадлежат, а также иметь надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями.

Заявитель, заинтересованный в проведении морских научных исследований, направляет в федеральный орган исполнительной власти по науке и технологиям запрос (по форме, приведенной в приложении № 1)[1379], к которому прилагает.

а) подробную карту 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) удостоверенные в нотариальном порядке копии лицензий на осуществление видов деятельности, предусмотренных программой морских научных исследований и подлежащих лицензированию в соответствии с законодательством РФ;

в) информацию о формах и степени участия в морских научных исследованиях иностранных граждан, иностранных юридических лиц или международных организаций – если такое участие предполагается;

г) информацию о последнем морском научном исследовании, которое заявитель осуществил во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной

[1377] Наличие у российского или иностранного заявителя лицензии на осуществление определенного вида деятельности, подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации, не является основанием для осуществления морских научных исследований без разрешения.

[1378] За исключением установок непосредственно предназначенных для проведения исследований неживых или живых ресурсов, а также обеспечения обороноспособности и безопасности РФ.

[1379] Российский заявитель направляет запрос не менее чем за 6 месяцев до начала года проведения исследований для включения в проект ежегодного плана морских научных исследований в исключительной экономической зоне Российской Федерации. Иностранный заявитель направляет запрос (на языке заявителя и на русском) по дипломатическим каналам не менее чем за 6 месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

экономической зоне или на континентальном шельфе РФ[1380];

д) иные материалы, относящиеся к морским научным исследованиям, на проведение которых запрашивается разрешение, и поясняющие такие исследования.

Федеральный орган исполнительной власти по науке и технологиям проверяет соответствие запроса требованиям указанных выше Правил и направляет заявителю ответ. В течение 10 дней с даты утверждения План направляется в заинтересованные федеральные органы исполнительной власти. Не позднее чем за 2 месяца до начала года проведения морских научных исследований заявителю направляется соответствующее разрешение либо уведомление:

а) об отказе в выдаче разрешения;

б) о необходимости представления дополнительной информации в отношении морских научных исследований;

в) о необходимости проведения экспертизы иностранных технических средств исследований, указанных в запросе;

г) о несоответствии информации, указанной в запросе, характеру и целям морских научных исследований, а также методам их проведения;

д) о дате и месте проведения совещания представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, которые в своих заключениях вынесли противоречивые или немотивированные заключения.

В выдаче разрешения на проведение морских научных исследований может быть отказано, если вызывает сомнение исключительно мирный характер этих исследований, а также если эти исследования:

а) имеют непосредственное отношение к изучению, поиску, разведке и разработке неживых ресурсов или к изучению, разведке и промыслу живых ресурсов;

б) несовместимы с требованиями защиты морской среды, живых или неживых ресурсов;

в) включают буровые работы на континентальном шельфе, использование взрывчатых веществ, пневмоустройств или привнесение вредных веществ в морскую среду;

г) включают строительство, эксплуатацию или использование искусственных островов, установок и сооружений;

д) создают неоправданные помехи деятельности, проводимой Российской Федерацией в осуществление своих суверенных прав и юрисдикции в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе.

Российским и иностранным заявителям может быть отказано в выдаче разрешения, если они имеют невыполненные перед РФ или если морские научные исследования, на проведение которых сделан запрос, предполагается провести на континентальном шельфе РФ в районе за пределами 200 морских миль от исходных линий.

Российский заявитель, получивший разрешение, направляет в указанные в разрешении территориальные управления (органы) федеральных органов исполнительной власти в области безопасности и противодействия техническим разведкам и технической защиты информации и в штаб флота (флотилии) Военно-Морского Флота:

[1380] Включая: дату и номер разрешения, на основании которого осуществлялось морское научное исследование; название морского научного исследования; название судна (тип транспортного средства), на котором выполнено морское научное исследование; географические координаты района морского научного исследования; срок проведения морского научного исследования; документы, подтверждающие представление в государственные научные организации РФ образцов и копий данных, полученных в результате проведения указанного морского научного исследования, либо объясняющие причину непредставления образцов и копий данных, при этом указываются возможные сроки такого представления.

– не позднее чем за 30 дней до начала проведения морских научных исследований – информацию о программе исследований, сроках их выполнения, а также список иностранных граждан, непосредственно участвующих в исследованиях;

– не позднее чем за 5 дней до начала исследований – информацию об их начале;

– в день окончания исследований – информацию об их окончании.

Российские и иностранные заявители, а также руководители морских научных исследований и капитаны судов, на которых эти исследования осуществляются, обязаны в ходе исследований:

а) обеспечивать выполнение Правил 2004 г., законодательства РФ и международных договоров РФ;

б) обеспечивать беспрепятственный доступ на судно, исследовательский объект или в места расположения экспедиции на берегу или льду должностных лиц федеральных органов исполнительной власти в области безопасности, геологии и использования недр, охраны окружающей среды, горного и промышленного надзора, рыболовства, таможенного дела для осмотра оборудования и технических средств, предназначенных для выполнения исследований, а также средств, обеспечивающих экологическую безопасность и охрану окружающей среды от загрязнения, в целях установления их соответствия информации, указанной в запросе, и сопровождать осмотр необходимыми пояснениями;

в) регулярно поддерживать связь с береговыми службами РФ, указанными в разрешении;

г) немедленно информировать федеральный орган исполнительной власти по науке и технологиям о любых, в том числе предполагаемых и вызванных чрезвычайными обстоятельствами, изменениях программы исследований, о перерывах в выполнении исследований, вынужденных отклонениях от маршрута или задержках на маршруте, а также о возведении и демонтаже в процессе исследований научно-исследовательских объектов, об установке (свертывании) навигационного, геофизического, гидроакустического и иного оборудования [1381];

д) представлять, как только это становится возможным, копии данных метеорологических, гидрологических, гидрохимических, гидробиологических наблюдений, наблюдений за состоянием окружающей среды, ее загрязнением, а также других наблюдений, предусмотренных разрешением, в государственные фонды данных РФ, места нахождения которых указываются в разрешении;

е) при наличии на исследовательских судах, летательных аппаратах, установках и сооружениях необходимого оборудования передавать в соответствии со стандартными процедурами Всемирной метеорологической организации в основные международные синоптические сроки через береговой радиоцентр (береговую радиостанцию) в ближайший гидрометеорологический центр РФ оперативные данные метеорологических, гидрологических и аэрологических наблюдений, если такие наблюдения предусмотрены разрешением, сообщать об обнаруженных случаях загрязнения морской среды нефтью, токсичными веществами, мусором и сточными водами;

ж) не создавать неоправданных помех деятельности, проводимой Российской Федерацией в осуществление своих суверенных прав и юрисдикции.

Морские научные исследования, проводимые с нарушениями Правил 2004 г., могут быть приостановлены либо прекращены.

[1381] Российские заявители направляют данную информацию также в территориальные управления (органы) федеральных органов исполнительной власти в области безопасности и противодействия техническим разведкам и технической защиты информации и в штаб флота (флотилии) Военно-Морского Флота, указанные в разрешении.

Возобновление морских научных исследований осуществляется по письменному указанию федерального органа исполнительной власти по науке и технологиям после устранения в установленные сроки допущенных нарушений и представления письменного обязательства о том, что в дальнейшем подобные нарушения допускаться не будут.

Морские научные исследования подлежат немедленному прекращению, если:

а) они проводятся без разрешения на их проведение;

б) российский или иностранный заявитель возобновил приостановленные морские научные исследования, не устранив в установленные сроки нарушения, из-за которых указанные исследования были приостановлены.

Контроль за проведением морских научных исследований осуществляется федеральными органами исполнительной власти в области безопасности, геологии и использования недр, охраны окружающей среды, рыболовства и их территориальными органами путем наблюдения и инспектирования, а также федеральным органом исполнительной власти по науке и технологиям путем направления в район исследования представителя РФ.

Порядок создания, эксплуатации и использования искусственных островов, сооружений и установок во внутренних морских водах и территориальном море РФ утвержден Постановлением Правительства РФ от 19 января 2000 г. № 44 (в редакции от 30.07.2004 г.) [207][1382].

Искусственные острова, сооружения и установки могут создаваться для любых целей, кроме целей, противоречащих законам и другим нормативным правовым актам РФ и международным договорам. Искусственные острова, сооружения и установки не могут создаваться на признанных морских путях, имеющих существенное значение для судоходства, а также в местах, имеющих особо важное значение для рыболовства и воспроизводства морских биологических ресурсов.

Вокруг искусственных островов, сооружений и установок устанавливается зона безопасности, которая простирается не более чем на 500 м от внешнего края искусственного острова, сооружения и установки.

О создании искусственных островов, сооружений и установок, об установлении вокруг них зон безопасности, размещении, характере и характеристике работы средств предупреждения и средств навигационного обеспечения, а также о полном или частичном удалении (ликвидации) искусственных островов, сооружений и установок с указанием глубины, географических координат, размеров тех искусственных островов, сооружений и установок, которые удалены (ликвидированы) не полностью, сообщается в Министерство обороны и Министерство транспорта для опубликования в «Извещениях мореплавателям», лоциях и других навигационных изданиях.

Работы по созданию, эксплуатации и использованию искусственных островов, сооружений и установок могут осуществлять:

– федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ, российские граждане и юридические лица, а также не имеющие статуса юридического лица объединения российских юридических лиц;

– иностранные граждане и лица без гражданства, иностранные юридические лица и компетентные международные организации.

В разрешении может быть отказано, если:

а) создается или может создаваться угроза безопасности РФ;

[1382] Об утверждении Правил проведения морских научных исследований во внутренних морских водах, в территориальном море, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации.

б) создание искусственных островов, сооружений и установок несовместимо с требованиями безопасности судоходства, защиты окружающей среды и природных ресурсов;

в) искусственные острова, сооружения и установки ориентированы на заповедные зоны или другие особо охраняемые природные территории во внутренних морских водах и в территориальном море РФ, имеющие важное значение для сохранения, воспроизводства и миграции ценных видов живых ресурсов;

г) искусственные острова, сооружения и установки имеют непосредственное значение для регионального геологического изучения дна и недр, поиска, разведки или разработки минеральных и других неживых ресурсов или промысла живых ресурсов;

д) информация, представленная в запросе, не соответствует целям создания и назначению искусственных островов, сооружений и установок или имеются невыполненные обязательства, вытекающие из работ по созданию, эксплуатации и использованию искусственных островов, сооружений и установок, осуществленных заявителями ранее.

В целях обеспечения безопасности судоходства и рыболовства и предотвращения угрозы загрязнения морской среды покинутые или неиспользуемые искусственные острова, сооружения и установки должны быть удалены (ликвидированы) их создателями в сроки, оговоренные в разрешении, о чем сообщается в федеральный орган исполнительной власти по обороне и в федеральный орган исполнительной власти по транспорту для опубликования в «Извещениях мореплавателям», лоциях и других навигационных изданиях.

Закон РФ от 01.04.1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» (в редакции от 22.08.2004) устанавливает, что понимается под Государственной границей РФ, как проходит граница на море и пограничных реках, каков порядок ее охраны и другие вопросы, связанные с ее правовым режимом[1383] [217].

Государственная граница есть линия и проходящая по этой линии вертикальная поверхность, определяющие пределы государственной территории (суши, вод, недр и воздушного пространства) РФ, то есть пространственный предел действия государственного суверенитета Российской Федерации (Статья 1 Закона).

В соответствии со статьей 5[2(б)] Закона РФ от 01.04.1993 г. № 4730-1, Государственная граница РФ на море проходит по внешней границе территориального моря РФ[1384], ширина которого на основании статьи 2(1) Закона РФ от 31 июля 1998 г. №155-ФЗ, установлена равной 12 морским милям.

Область допуска и пребывания иностранных кораблей и судов во внутренних водах и территориальном море

Допуск и нахождение в российских водах иностранных военных кораблей регламентируется Правилами плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном

[1383] Более подробно рассматривается ниже.

[1384] На судоходных реках – по середине главного фарватера или тальвегу реки; на несудоходных реках, ручьях – по их середине или по середине главного рукава реки; на озерах и иных водоемах – по равноотстоящей, срединной, прямой или другой линии, соединяющей выходы Государственной границы к берегам озера или иного водоема. На водохранилищах гидроузлов и иных искусственных водоемах – в соответствии с линией Государственной границы, проходившей на местности до ее затопления; на мостах, плотинах и других сооружениях, проходящих через реки, ручьи, озера и иные водоемы, – по середине этих сооружений или по их технологической оси независимо от прохождения Государственной границы на воде статьей 5[2(в-д].

море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах, утвержденных постановлением Правительства РФ от 2 октября 1999 г. № 1102 [208].

Указанные Правила устанавливают порядок осуществления эксплуатируемыми в некоммерческих целях иностранными военными кораблями и судами мирного прохода через территориальное море Российской Федерации, порядок их захода и пребывания во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах.

В соответствии с Правилами:

1) корабли и суда обязаны нести свой флаг, соблюдать навигационные и иные правила;

2) иностранные подводные лодки и другие подводные транспортные средства допускаются в пределы территориального моря, внутренних морских вод, военно-морских баз, пунктов базирования военных кораблей и морских портов РФ только в надводном положении и под своим флагом;

3) радиосвязь между кораблем (судном) и российским береговым постом (военным кораблем, летательным аппаратом) осуществляется с соблюдением соответствующих международных процедур радиосвязи. Переговоры должны вестись с использованием не кодированной радиосвязи и сигналов, предусмотренных Международным сводом сигналов;

4) при осуществлении мирного прохода через территориальное море РФ корабль или судно за 1 час до предполагаемого времени пересечения границы территориального моря Российской Федерации должен сообщить на ближайший пост береговой связи координаты и время пересечения этой границы;

5) при следовании во внутренние морские воды, на военно-морскую базу, в пункт базирования военных кораблей или морской порт РФ командир корабля или отряда кораблей (капитан судна) за 2 часа до прибытия в пункт назначения устанавливает радиосвязь с его береговой радиостанцией;

6) лоцманская и ледокольная проводка, там, где она установлена, обязательна;

7) в целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов РФ и охраны окружающей среды в территориальном море и во внутренних морских водах РФ могут устанавливаться районы, в которых полностью запрещаются или временно ограничиваются плавание, постановка на якорь, добыча морских млекопитающих, лов рыбы придонными орудиями лова, подводные или дноуглубительные работы, отбор образцов грунта, подводные взрывы, плавание с вытравленной якорной цепью, пролет, зависание и посадка (приводнение) летательных аппаратов и другая деятельность;

8) в запретных для плавания районах плавание иностранных кораблей, судов и спускаемых с них плавсредств запрещается. Решения об установлении запретных для плавания районов, правил для таких районов и об открытии их для плавания принимает Правительство Российской Федерации по представлению заинтересованных федеральных органов исполнительной власти. Указанные решения вступают в силу после заблаговременного объявления об этом в «Извещениях мореплавателям»;

9) временно опасные для плавания районы устанавливаются на определенный срок. Решения об установлении временно опасных для плавания районов, а также правил для таких районов принимает Министерство обороны РФ. Указанные решения вступают в силу после заблаговременного объявления об этом в «Извещениях мореплавателям»;

10) границы запретных для плавания районов указываются на навигационных картах, издаваемых ГУНиО МО.

В случае если корабль или судно не соблюдает законодательство РФ, касающееся прохода через территориальное море РФ или нахождения во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации, и игнорирует любое обращенное к нему требование о соблюдении законодательства Российской Федерации, должностные лица Министерства обороны, Федеральной пограничной службы, Министерства внутренних дел могут потребовать от него немедленно покинуть территориальное море, внутренние морские воды, военно-морскую базу, пункт базирования военных кораблей или морской порт.

В мирное время все не решенные на месте споры между должностными лицами федеральных органов исполнительной власти и командиром корабля (капитаном судна) решаются исключительно дипломатическим путем.

При применении кораблем оружия против Российской Федерации, ее кораблей, судов, летательных аппаратов или граждан ответные меры для отражения нападения осуществляются в соответствии с законом РФ «О Государственной границе Российской Федерации», другими нормативными правовыми актами РФ и Уставом ООН.

Мирному проходу посвящен раздел II Правил, который в целом соответствует положениям КМП-82.

Проход через территориальное море иностранного корабля или судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность Российской Федерации, если оно осуществляет:

– применение силы (угрозу применения силы) против суверенитета, территориальной целостности или независимости Российской Федерации, иные действия, нарушающие принципы международного права, определенные в Уставе ООН;

– любые маневры или учения с оружием любого вида;

– любой акт, направленный на сбор и добывание информации в ущерб обороне или безопасности Российской Федерации;

– любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность РФ;

– подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;

– подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного 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, установленным российскими нормативными правовыми актами;

– любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения окружающей среды вопреки требованиям законодательства Российской Федерации и нормам международного права;

– любую рыбопромысловую деятельность;

– проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

– любой акт, направленный на создание помех функционированию систем связи либо других сооружений или установок Российской Федерации, использование активных средств излучения, не имеющих отношения к мирному проходу или превышающих необходимую для осуществления мирного прохода мощность;

– любую другую деятельность, не имеющую отношения к мирному проходу через территориальное море РФ, если иное не предусмотрено международными договорами.

Корабли и суда пользуются правом мирного прохода через территориальное море Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», об-

щепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами.

Корабли и суда с ядерными энергетическими установками, а также суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества и материалы, во время прохода через территориальное море РФ должны иметь на борту необходимые документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких кораблей и судов международными договорами, и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разделения движения. В случае возникновения на корабле или судне аварийной ситуации, вызванной утечкой радиоактивных веществ или критическим режимом работы ядерной энергетической установки, сообщение, передаваемое командиром корабля (капитаном судна) военному командованию ближайшей военно-морской базы, пункта базирования военных кораблей или администрации порта Российской Федерации, должно содержать:

– время, точное место нахождения корабля или судна и характер аварии;

– предполагаемую или установленную причину аварии и предполагаемый характер развития аварии;

– общую характеристику радиоактивного выброса (характер, физическую форму, количество, радиоизотопный состав и эффективную высоту радиоактивного выброса);

– предпринятые или планируемые защитные меры командира корабля (капитана судна);

– средства и меры, необходимые для оказания помощи при ликвидации аварии.

В случае возникновения на судне, перевозящем ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, инцидента, в результате которого произошел или может произойти сброс перевозимых веществ или материалов, сообщение, передаваемое капитаном судна военному командованию ближайшей военно-морской базы, пункта базирования военных кораблей или администрации порта Российской Федерации, должно содержать:

– наименование судна;

– причину возникновения инцидента;

– дату, время и точное место нахождения судна в момент возникновения инцидента;

– описание состояния ветра и моря в момент возникновения инцидента;

– необходимые данные о состоянии судна;

– конкретное наименование или описание ядерного или другого опасного или ядовитого по своей природе вещества или материала;

– количество ядерного или другого опасного или ядовитого по своей природе вещества или материала, которое сброшено или может быть сброшено в море, его концентрацию и предполагаемое состояние;

– описание упаковки и знаков маркировки;

– средства и меры, необходимые для оказания помощи при ликвидации последствий инцидента.

Корабли и суда, осуществляющие мирный проход через территориальное море с целью его пересечения без захода во внутренние морские воды, на военно-морские базы, в пункты базирования военных кораблей и морские порты РФ, пользуются морскими коридорами и схемами разделения движения в тех местах, где они установлены или предписаны.

Мирный проход кораблей и судов через территориальное море с целью захода во внутренние морские воды, на военно-морские базы, в пункты базирования военных кораблей и морские порты РФ или выхода из них в открытое море допускается только

в порядке, установленном разделом III Правил с использованием морских коридоров и схем разделения движения по предварительно согласованному маршруту.

Заходы кораблей и судов во внутренние морские воды, на военно-морские базы, в пункты базирования военных кораблей и российские морские порты подразделяются на официальные визиты, неофициальные визиты, деловые заходы, проводимые главным образом в целях материально-технического обеспечения, решения задач оперативного характера и отдыха экипажа.

Заход (выход) кораблей и судов на военно-морские базы, в пункты базирования военных кораблей и морские порты РФ рекомендуется осуществлять в светлое время суток. Одновременно проходить через территориальное море с целью захода на военно-морскую базу, в пункт базирования военных кораблей или морской порт Российской Федерации могут не более трех кораблей и судов одного иностранного государства. Наибольший срок пребывания каждого корабля или судна на военно-морской базе, в пункте базирования военных кораблей или морском порту не должен превышать 7 суток.

Кораблям во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах РФ, запрещается:

– использовать радиотехнические и гидроакустические средства, лазеры, а также другие активные источники излучения, кроме заявленных средств радиосвязи;

– фотографировать, производить кино- и видеосъемку кораблей и военных объектов на берегу;

– самовольно менять места стоянки, использовать портовые сооружения или системы;

– спускать на воду людей или предметы, а также осуществлять любую деятельность под водой;

– проводить любые мероприятия, не предусмотренные программой визита (делового захода);

– осуществлять любую деятельность, противоречащую законодательству РФ.

Правила допускают осуществление вынужденного захода иностранного корабля или судна в территориальное море, во внутренние морские воды, на военно-морские базы, в пункты базирования военных кораблей и морские порты РФ. При этом заход должен осуществляться в силу следующих чрезвычайных обстоятельств:

– авария, стихийное бедствие или сильный шторм, угрожающий безопасности корабля или судна;

– ледоход или ледовые условия, угрожающие безопасности корабля или судна;

– буксировка поврежденного корабля или судна;

– доставка спасенных людей;

– необходимость оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру и другие чрезвычайные обстоятельства.

В осуществлении права вынужденного захода может быть отказано аварийным кораблям и судам с ядерными энергетическими установками или судам, перевозящим ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, которые могут нанести ущерб Российской Федерации, ее населению, природным ресурсам и окружающей среде, значительно больший, чем ущерб, угрожающий аварийному кораблю или судну.

Область применения вооруженных сил для защиты РФ с морских направлений

Анализ российской правовой базы, применительно к данной проблеме, позволяет выделить три группы источников, имеющих к ней отношение.

Во-первых, к ним следует причислить документы, относящиеся к актам, обладающим высшей юридической силой: Конституцию РФ 1993 г., Закон РФ «Об обороне» 1992 г. (в ред. 29.12.2004), Закон РФ «О безопасности» 1992 г. (в реакции от 25.07.2002), Закон РФ «О статусе военнослужащих» 1993 г. (в редакции от 29.12.2004), Закон РФ «О военной обязанности и военной службе» 1993 г.(в редакции от 01.12.2004); Закон РФ «О чрезвычайном положении» от 17.05.1991 г.(в редакции от 30.06.2003), Закон РФ «О защите населения и территории от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» от 21.12.1994 г.(в редакции от 22.08.2004).

Вторую группу составляют Указы Президента РФ с объявлением:

– Основных положений военной доктрины РФ от 2.11.1993 г.;

– Положения о Совете безопасности РФ от 3.06.1992 г.(в редакции от 07.06.2004);

– Общевоинских уставов Вооруженных Сил РФ от 14.12.1993 г.(№ 2 140).

Третью группу составляют Постановления правительства (например, Положение о единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, введенное Постановлением Правительства РФ от 30 декабря 2003 г. № 794) и др.

Закон РФ «О безопасности» 1992 г. закрепляет правовые основы обеспечения безопасности личности, общества и государства, определяет систему безопасности и ее функции, устанавливает порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за законностью их деятельности.

Законом провозглашаются принципы обеспечения безопасности, к которым относятся:

– законность;

– соблюдение баланса жизненно важных интересов личности, общества и государства;

– взаимная ответственность личности, общества и государства по обеспечению безопасности;

– интеграция с международными системами безопасности.

Правовой основой организации управления коалиционными группировками войск (сил) при разрешении военного конфликта являются положения Конституции РФ 1993 г. о порядке использования Вооруженных Сил РФ за пределами территории РФ (Статья 102, п. «г»), Закон РФ «О порядке предоставления Российской Федерацией военного и гражданского персонала для участия в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности» от 26 мая 1995 г. В соответствии с этим законом определен порядок принятия решений о предоставлении Российской Федерацией воинских формирований Вооруженных Сил РФ для участия в международных принудительных действиях с использованием вооруженных сил, - решение о направлении воинских формирований за пределы территории РФ принимает Президент РФ на основании Постановления Совета Федерации о возможности такого использования. В этом решении определяются задачи, численность, тип и состав формирований, район действия и сроки пребывания, а также другие вопросы участия. Международно-правовой базой участия вооруженных формирований РФ в коалиционных группировках являются Устав ООН, Решения Совета Безопасности ООН, ГА ООН, а также международные договора или соглашения с участием РФ.

Область охраны окружающей среды

Анализ действующих договоров, заключенных как на двусторонней, так и на многосторонней основе, показывает, что ими регламентированы различные области охраны экологической среды. Причем наиболее распространенной правовой формой обеспече-

ния международного сотрудничества государств в этой сфере в настоящее время продолжают оставаться двусторонние соглашения. Если допустить, что все соглашения, заключенные Советским Союзом с другими государствами на двусторонней основе являются действующими для России, то по предметному содержанию их можно подразделить на следующие группы.

Во-первых, общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, такие, как советско-американское Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 23.05.1972 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 21.05.1974 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Франции о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 24.03.1975 г., Соглашение между Правительством СССР и Правительством Финляндской республики о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 5.07.1985 г. и др.

Во-вторых, соглашение об охране отдельных элементов окружающей среды. Например, Конвенция между Правительством СССР и правительством США об охране перелетных птиц и среды их обитания от 16 ноября 1976 г. и др.

В-третьих, соглашения об охране пограничных экосистем.

В-четвертых, соглашения об использовании Мирового океана. Например, Соглашения 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.

В-пятых, Соглашение о сотрудничестве в области использования атомной энергии от 21 июня 1973 г. и др.

В-шестых, соглашения о военных аспектах сотрудничества в Мировом океане. Например, Соглашение между правительствами СССР и США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. и Протокол к нему от 22 апреля 1973 г., Соглашение между правительствами СССР и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 15 июля 1986 г. содержат нормы, запрещающие загрязнение морских экосистем.

В-седьмых, соглашения о сотрудничестве в области совместных научных исследований в различных сферах.

В-восьмых, соглашения по обеспечению рационального использования живых ресурсов моря. В качестве примера можно привести Соглашение о сотрудничестве в проведении рыбохозяйственных, океанологических и лимнологических исследований в западной части Тихого океана 1965 г. Отметим, что группа последних соглашений, как правило, регулирует отношения в этой области между двумя и более государствами.

Правовым средством обеспечения сотрудничества государств по вопросам охраны экосистем Мирового океана являются и двусторонние соглашения между государствами (в том числе и 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 последнее десятилетие своего существования для нормотворческой практики СССР в области регулирования экологических проблем был характерен непрерывный процесс оптимизации применения различных правовых норм, в основном за счет организационно-хозяйственных мероприятий, направленные на обеспечение выполнения экологических требований, содержащихся в довольно большом количестве инструкций, положений и приказов, принятых различными правительственными ведомствами.

В новороссийский период 19 декабря 1991 г. был принят закон РСФСР (№ 2060-1) «Об охране окружающей природной среды»[1385], которому 21 февраля 1992 г. пришел на смену Закон РФ «Об охране окружающей природной среды»[1386]. В настоящее время экологическая безопасность в процессе народно-хозяйственной деятельности в пределах территориального моря РФ достигается на основе соблюдения требований *Закона РФ «Об охране окружающей среды»* от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ, в соответствии с которым в процессе осуществления указанной выше деятельности следует руководствоваться следующими принципами (Статья 3):

– приоритет обеспечения охраны жизни и здоровья человека;

– учет экологических и экономических интересов общества осуществляется на основе научно-обоснованных критериев;

– рациональным подходом в использовании природных ресурсов и недопущения необратимых последствий для окружающей природной среды и здоровья человека;

– неотвратимость ответственности за нарушение требований природоохранительного законодательства;

– международное сотрудничество в охране окружающей среды.

Реализация вышеприведенного закона может быть представлена в виде трех составляющих, направленных на достижение экологической безопасности при наличии жесткой обратной связи за счет организации экологического контроля.

К указанным составляющим относятся экологические требования, оценочные нормативы по воздействию на природную среду, организация действий при чрезвычайных экологических ситуациях и порядок изъятия отдельных территорий из оборота военного и военно-промышленного природопользования.

Область защиты от загрязнения прилежащих морей

На основе правопреемства Россия признает для себя обязательной ратифицированную СССР (Указ Президиума ВС СССР от 05.10.1978 № 8207-IX) Конвенцию по защите морской среды района Балтийского моря, заключенной в Хельсинки 22.03.1974 г. [218].

Постановлением ВС РФ от 12.08.1993 № 5614-1 Россия ратифицировала Конвенцию о защите Черного моря от загрязнения, заключенной в Бухаресте 21.04.1992 г. [219].

Область управления водными биологическими ресурсами

Охрана и сохранение морских биологических ресурсов осуществляется за счет проведения государственной политики в области рыболовства и рыбного хозяйства, проведения исследования сырьевой базы рыболовства, ежегодного определения общедопустимого улова, разработки и утверждения правил рыболовства.

[1385] См. Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации. 1992. № 10. Ст. 457.

[1386] См. Ведомости Съезда народных депутатов Российской Федерации и Верховного Совета Российской Федерации,. 1993, № 29. Ст. 1111.

Отношения в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов регулируются законом РФ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» от 20 декабря 2004 г. (№ 166-ФЗ), а также указами Президента и постановлениями Правительства РФ.

Действие законодательства о водных биоресурсах распространяется РФ:

1) на внутренние воды (включая внутренние морские воды), а также на территориальное море, континентальный шельф, исключительную экономическую зону РФ;

2) рыбопромысловые суда, плавающие под Государственным флагом РФ и приписанные к российским портам;

3) сухопутную территорию РФ, которая используется в целях рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

В соответствии с упомянутым законом [Статья 1(1)], к водным биологическим ресурсам отнесены: рыбы, водные беспозвоночные, водные млекопитающие, водоросли, другие водные животные и растения, находящиеся в состоянии естественной свободы[1387].

Под «сохранением водных биоресурсов» понимается *поддержание водных биоресурсов или их восстановление до уровней, при которых могут быть обеспечены максимальная устойчивая добыча (вылов) водных биоресурсов и их биологическое разнообразие, посредством осуществления на основе научных данных мер по изучению, охране, воспроизводству, рациональному использованию водных биоресурсов и охране среды их обитания* [Статья 1(7)].

Водные биоресурсы находятся в федеральной собственности, а обитающие в обособленных водных объектах могут также находиться в собственности субъектов РФ, муниципальной и частной собственности.

Право пользования водными биоресурсами возникает на основании разрешения на добычу (вылов) водных биоресурсов, договора пользования рыбопромысловым участком и по иным основаниям, предусмотренным настоящим Федеральным законом.

Граждане и юридические лица могут осуществлять следующие виды рыболовства:

1) промышленное рыболовство, в том числе прибрежное рыболовство;

2) рыболовство в научно-исследовательских и контрольных целях;

3) рыболовство в учебных и культурно-просветительских целях;

4) рыболовство в целях рыбоводства, воспроизводства и акклиматизации водных биоресурсов;

5) любительское и спортивное рыболовство;

6) рыболовство в целях обеспечения ведения традиционного образа жизни и осуществления традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

Типовые правила рыболовства и правила рыболовства для каждого рыбохозяйственного бассейна утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

В целях обеспечения сохранения водных биоресурсов и их рационального использования могут устанавливаться следующие ограничения рыболовства:

[1387] Водные объекты рыбохозяйственного значения подразделяются на категории. Категории водных объектов рыбохозяйственного значения и особенности их использования, порядок определения категорий устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

1) запрет рыболовства в определенных районах промысла и в отношении отдельных видов водных биоресурсов;

2) закрытие рыболовства в определенных районах промысла и в отношении отдельных видов водных биоресурсов;

3) минимальные размер и вес добываемых (вылавливаемых) водных биоресурсов;

4) виды разрешаемых орудий и способов добычи (вылова) водных биоресурсов;

5) размер ячеи орудий лова, размер и конструкция орудий добычи (вылова) водных биоресурсов;

6) объем и состав водных биоресурсов, добыча (вылов) которых допускается одновременно с добычей (выловом) водных биоресурсов, указанных в разрешении на добычу (вылов) водных биоресурсов (разрешенный прилов);

7) распределение районов промысла между группами судов, различающихся по орудиям добычи (вылова) водных биоресурсов, типам и размерам;

8) периоды промысла для групп судов, различающихся орудиями добычи (вылова) водных биоресурсов, типами и размерами;

9) количество и типы судов, которые могут осуществлять промышленное рыболовство одновременно в одном районе промысла;

10) минимальный объем добычи (вылова) водных биоресурсов на одно промысловое судно;

11) время выхода в море рыбопромысловых судов .для осуществления промышленного рыболовства;

12) периоды рыболовства в водных объектах рыбохозяйственного значения;

13) иные установленные в соответствии с федеральными законами ограничения рыболовства (Статья 26 Закона 2004 г.).

Квоты добычи (вылова) водных биоресурсов (общие допустимые уловы водных биоресурсов)[1388] ежегодно распределяются федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим нормативно-правовое регулирование в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов, применительно к следующим видам квот:

1) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления промышленного рыболовства (за исключением прибрежного рыболовства) на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ[1389];

2) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления прибрежного рыболовства во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ[1390];

3) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления рыболовства в научно-исследовательских и контрольных целях[1391];

4) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления рыболовства в учебных и культурно-просветительских целях;

5) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления рыболовства в целях рыбоводства, воспроизводства и акклиматизации водных биоресурсов;

[1388] Закон 2004 г. распространяет действие квот на внутренние воды (в том числе во внутренних морских водах), на территориальное море, континентальный шельф, исключительную экономическую зону РФ.

[1389] Промышленные квоты.

[1390] Прибрежные квоты.

[1391] Научные квоты.

6) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для организации любительского и спортивного рыболовства;

7) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов в целях обеспечения традиционного образа жизни и осуществления традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации;

8) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для РФ в районах действия международных договоров России в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов;

9) квоты добычи (вылова) водных биоресурсов в исключительной экономической зоне РФ для иностранных государств, устанавливаемые в соответствии с международными договорами РФ в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов.

Промышленные квоты, прибрежные квоты на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ, а также квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для РФ в районах действия международных договоров РФ в области рыболовства и сохранения водных биоресурсов распределяются между индивидуальными предпринимателями и юридическими лицами, зарегистрированными в РФ, на срок не менее пяти лет путем закрепления за этими лицами долей в общем объеме квот добычи (вылова) водных биоресурсов, определенных на основании данных об объеме добытых (выловленных) ими водных биоресурсов за предыдущие пять лет.

Прибрежные квоты во внутренних морских водах и в территориальном море РФ распределяются между прибрежными субъектами РФ и в порядке, установленном Правительством РФ.

Научные квоты, квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления рыболовства в целях рыбоводства, воспроизводства и акклиматизации водных биоресурсов, квоты добычи (вылова) водных биоресурсов для осуществления рыболовства в учебных и культурно-просветительских целях распределяются между пользователями водными биоресурсами федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

В общем, объеме квот распределение допустимых к вылову биологических ресурсов осуществляется[1392] на основе определения долей, закрепляемых за российскими заявителями, подавшими заявки на их получение в промышленных целях на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ (за исключением Балтийского и Черного морей), а также долей в общем объеме квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов, выделяемых РФ в исключительных экономических зонах иностранных государств и в районах действия международных договоров РФ по рыболовству.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 704 («О квотах на вылов (добычу) водных биологических ресурсов»)[1393], определение долей осуществляется на основании лицензий (разрешений) на промысел водных биологических ресурсов в промышленных целях во внутренних морских водах, в территориальном море, на континентальном шельфе и в исключительной экономической зоне РФ, а также выданных ранее и действующих разрешений.

[1392] Распределение осуществляется межведомственной комиссией (создаваемой в рамках Федерального агентства по рыболовству), включающей представителей заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, территории которых прилегают к морскому побережью, и общественных организаций в области рыболовства.

[1393] В редакции Постановления Правительства РФ от 23.01.2004 № 33, с изменениями, внесенными Постановлением Правительства РФ от 02.06.2004 № 261.

Доли в общем объеме квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов, вновь разрешаемых к использованию в промышленных целях, а также на вылов (добычу) водных биологических ресурсов во вновь осваиваемых районах промысла, могут быть приобретены на аукционе. Аукционы по продаже квот могут быть открытыми и закрытыми по составу участников. Организация проведения аукционов возлагается на комиссию по проведению аукционов по продаже промышленных квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов[1394].

Участниками аукционов могут быть юридические и физические лица, обладающие правом на осуществление добычи водных биологических ресурсов в соответствии с действующим законодательством РФ.

Для участия в аукционе российские заявители представляют в Комиссию на имя ее председателя:

а) заявку на участие в аукционе (объем заявки на выставляемые на аукционе лоты не может превышать заявленных рыбопромысловых мощностей участника аукциона);

б) свидетельство о государственной регистрации заявителя;

в) документы, подтверждающие имущественные права заявителя на рыбопромысловые суда;

г) заявитель может представить также справку об отсутствии задолженности по уплате налогов и других обязательных платежей и иные документы, которые, по его мнению, могут способствовать рассмотрению заявки.

Для участия в аукционе иностранные заявители предоставляют в Комиссию на имя ее председателя:[1395]

а) заявку на участие в аукционе;

б) заверенную в установленном порядке копию свидетельства о государственной регистрации заявителя;

в) документы, подтверждающие имущественные права заявителя на рыбопромысловые суда;

г) заверенную в установленном порядке копию свидетельства о праве плавания под флагом государства.

За 10 рабочих дней до даты проведения аукциона прием заявок на участие в аукционе прекращается. Комиссия в течение семи рабочих дней после представления заявителем в полном объеме необходимых документов обязана рассмотреть заявку, принять решение о возможности или невозможности участия заявителя в аукционе и сообщить ему о принятом решении.

К аукциону не допускаются заявители:

а) не представившие в полном объеме документы;

б) не представившие заверенную банком заявителя копию платежного документа, подтверждающего внесение задатка на счет Минэкономразвития России;

в) лишенные права на получение квоты или разрешения на промысел по основаниям, предусмотренным действующими нормативными правовыми актами Российской Федерации.

После утверждения российским Правительством распределения квот вылова водных биологических ресурсов производится оформление российским и иностран-

---

[1394] Порядок проведения аукционов и Положение о Комиссии по их проведению утверждены Приказами Минсельхоза РФ N 502, Минэкономразвития РФ № 282, Минфина РФ № 90 н от 20.10.2004.

[1395] Иностранные заявители представляют указанные документы на языке страны заявителя и русском языке.

ным юридическим и физическим лицам разрешений на лов рыбы, добычу морских животных и растений в промышленных, научных, контрольных и рыбоводных целях.

Федеральная пограничная служба РФ осуществляет:

а) государственный контроль:

– за соблюдением законодательства в сфере охраны водных биологических ресурсов;

– за соблюдением пользователями условий лицензий (разрешений) на добычу (вылов) водных биологических ресурсов, а также других документов, на основании которых возникает право пользования водными биологическими ресурсами;

– за выполнением международных договоров в сфере охраны водных биологических ресурсов;

б) охрану запасов анадромных видов рыб, образующихся в реках, в территориальном море, в исключительной экономической зоне РФ и за ее пределами. В водных объектах, расположенных в районах с наиболее ценными природными ресурсами, установлены дополнительные меры контроля со стороны силовых министерств и ведомств (см. табл. 21.2).

В целях обеспечения охраны водных биологических ресурсов и контроля за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла[1396], а также реализации законов «О континентальном шельфе РФ» и «Об исключительной экономической зоне РФ» введено в действие Положение о взаимодействии и координации деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере охраны[1397] водных биологических ресурсов и контроля за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла [206].

Охрана водных биоресурсов и контроль за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла осуществляются на основе взаимодействия Федеральной пограничной службы РФ, Федерального агентства по рыболовству, Министерства внутренних дел, Министерства иностранных дел РФ, Федеральной налоговой службы, Министерства финансов РФ, Министерства экономического развития и торговли РФ, Федеральной таможенной службы, Федеральной службы безопасности РФ, Центрального банка РФ и их территориальных (региональных, бассейновых) органов в пределах установленных законодательством полномочий.

Взаимодействие и координация деятельности федеральных органов исполнительной власти осуществляются в целях обеспечения эффективности совместных действий в области защиты национальных интересов РФ путем принятия системы мер по охране водных биоресурсов и контролю за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла.

При осуществлении взаимодействия в целях охраны водных биоресурсов и контроля за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла взаимодействующие органы решают задачи:

[1396] Под рыбным промыслом понимается промысел рыбы и других водных животных и растений.

[1397] Охрана водных биологических ресурсов – система государственных мер по обеспечению соблюдения законодательства РФ в области охраны водных биоресурсов поверхностных водных объектов, внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа РФ, Азовского и Каспийского морей (выявление, пресечение и предотвращение преступлений и правонарушений, привлечение виновных лиц к административной, уголовной, гражданско-правовой, материальной и иной, установленной законодательством, ответственности, а также проведение профилактических мероприятий в этой сфере.

Таблица 21.2

Утвержден
Постановлением Правительства
Российской Федерации
от 31 декабря 1997 г. № 1667

ПЕРЕЧЕНЬ
ВОДНЫХ ОБЪЕКТОВ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В РАЙОНАХ С НАИБОЛЕЕ ЦЕННЫМИ ПРИРОДНЫМИ РЕСУРСАМИ, НА АКВАТОРИЯХ КОТОРЫХ МОРСКИЕ ВОИНСКИЕ ЧАСТИ ВНУТРЕННИХ ВОЙСК МИНИСТЕРСТВА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ УЧАСТВУЮТ СОВМЕСТНО С ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ В ОХРАНЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ПОРЯДКА

Лужская, Копорская, Невская губы Балтийского моря	Река Амур
Кольский залив Баренцева моря	Река Бикин
Прибрежные воды Черного моря от устья реки Пшада до мыса Бескровный	Река Бира
Озеро Байкал	Река Верхняя Ангара
Озеро Иртяш	Река Кия
Озеро Синара	Река Нева
Озеро Сунгуль	Река Пшада
Озеро Увильды	Река Тунгуска
Аргазинское водохранилище	Река Хор

Федеральная пограничная служба организует и обеспечивает:

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о выявленных войсками и органами Пограничной службы Российской Федерации нарушениях законодательства РФ в сфере охраны водных биоресурсов и среды их обитания;

– предотвращение и пресечение правонарушений при ведении внешнеторговых операций с продукцией рыбного промысла;

– ежеквартальное информирование Государственного комитета РФ по рыболовству, Государственного таможенного комитета РФ, Министерства РФ по налогам и сборам, при необходимости других взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о результатах промысла;

– проверку на промысловых судах видов и объемов водных биоресурсов, выловленных (добытых) российскими и иностранными судами во внутренних морских водах, территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ, а также о произведенной из этих ресурсов продукции, и информирование о результатах проверок взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти;

– проверку на судах, осуществляющих промысел водных биоресурсов в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе РФ, а также анадромных видов рыб российского происхождения за ее пределами, объемов поставок и правильность их оформления иностранным покупателям по договорам (контрактам) продукции рыбного промысла непосредственно из районов промысла путем доставки продукции в иностранный порт или перегруза ее на иностранное судно, информирование о результатах проверки Федерального агентства по рыболовству, Министерства финансов РФ, при необходимости других взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти и др. мероприятия.

Федеральное агентство по рыболовству организует и обеспечивает:

– изучение и регулирование использование водных биоресурсов, в том числе на

основе международных соглашений;

– охрану водных биоресурсов внутренних водных объектов;

– совместную с войсками и органами Пограничной службы РФ охрану водных биоресурсов вдоль прибрежной полосы внутренних морских вод и территориального моря РФ с удалением в море до наиболее отдаленной части ставных неводов или границ промысловых участков, а также в восточной части Таганрогского залива Азовского моря при координирующей роли войск и органов Пограничной службы РФ и иную деятельность.

Министерство внутренних дел организует и обеспечивает:

– осуществление оперативно-розыскной деятельности по борьбе с преступностью в сфере охраны водных биоресурсов и внешнеторговой деятельности с продукцией рыбного промысла;

– содействие взаимодействующим федеральным органам исполнительной власти в оформлении материалов до следственной проверки при обнаружении преступлений в сфере охраны водных биоресурсов и внешнеторговой деятельности с продукцией рыбного промысла, проведение в пределах своей компетенции расследований по выявленным фактам преступлений в указанных сферах;

– участие в проведении контрольно-проверочных мероприятий в районах промысла и на маршрутах транспортировки продукции рыбного промысла.

Федеральная налоговая служба организует и обеспечивает:

– проведение выездных налоговых проверок и проверок соблюдения валютного законодательства юридическими и физическими лицами, осуществляющими хозяйственную деятельность в сфере использования водных биоресурсов и внешнеторговых операций с продукцией рыбного промысла;

– направление, на основании запросов федеральных органов исполнительной власти, в составе взаимодействующих групп сотрудников налоговых органов для участия в проверках юридических и физических лиц, осуществляющих хозяйственную деятельность в сфере использования водных биоресурсов и внешнеторговых операций с продукцией рыбного промысла.

Министерство природных ресурсов организует и обеспечивает:

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о выданных (аннулированных, приостановленных) лицензиях на пользование водными объектами и на региональное геологическое изучение континентального шельфа РФ, поиск, разведку и разработку его минеральных ресурсов;

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о фактах нарушения законодательства РФ в области охраны окружающей природной среды при проведении морских научных исследований, буровых, геолого - разведочных, дноуглубительных и других видов работ во внутренних водах, территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе РФ, в Азовском и Каспийском морях; случаях загрязнения, гибели водных биоресурсов; результатах проведения государственной экологической экспертизы по запросам;

– участие в подготовке предложений по лицензированию и квотированию экспорта продукции рыбного промысла, осуществляемого с таможенной территории РФ;

Министерство экономического развития и торговли организует и обеспечивает:

– осуществление контроля и учета поставок продукции рыбного промысла в рамках бартерных сделок;

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о выданных (аннулированных, приостановленных) лицензиях на экспорт продукции рыбного промысла, осуществляемого с таможенной территории РФ, в случаях,

когда такая продукция подпадает под установленные законодательством РФ ограничения (квотирование, лицензирование);

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о результатах экспертной оценки количества, качества и цены поставляемой за рубеж продукции рыбного промысла;

– направление представителей органов валютного и экспортного контроля в состав рабочих групп по проверке соблюдения законодательства в сфере проведения внешнеторговых операций с продукцией рыбного промысла.

Федеральная таможенная служба организует и обеспечивает:

– информирование взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти о фактах контрабанды продукции рыбного промысла, нарушениях таможенных правил и таможенного законодательства РФ юридическими лицами и гражданами, осуществляющими внешнеторговые операции с продукцией рыбного промысла, а также другой необходимой информацией по таможенным вопросам;

– участие в проведении контрольно-проверочных мероприятий в районах промысла и на маршрутах транспортировки продукции рыбного промысла в пределах таможенной территории и прилежащей зоны РФ.

Министерство иностранных дел осуществляет внешнеполитическое, международно-правовое обеспечение деятельности взаимодействующих федеральных органов исполнительной власти по охране водных биоресурсов и контролю за внешнеторговыми операциями с продукцией рыбного промысла, а также способствует разрешению по дипломатическим каналам международных инцидентов в сфере охраны водных биоресурсов и внешнеторговой деятельности с продукцией рыбного промысла.

Область предотвращения инцидентов и опасной военной деятельности

Как уже отмечалось в главе 8, Россия [1398] имеет с рядом стран двусторонние соглашения по предотвращению инцидентов на море за пределами морских границ государств[1399]. Указанные договоренности направлены на обеспечение безопасности плавания кораблей своих вооруженных сил в открытом море и полетов военных самолетов в воздушном пространстве над открытым морем. Первое из них было заключено с США в 1972 г.[1400], и вот уже почти 30 лет его нормы понуждают командиров кораблей и летательных аппаратов сторон неукоснительно соблюдать нормы международного морского права, а действуя вблизи друг от друга, минимизировать риск столкновения и инцидентов.

Область международного судоходства

Россия участвует в Конвенции по облегчению международного морского судо

[1398] В том числе и по соглашениям на основе правопреемства у СССР.

[1399] Например: между Правительствами России и Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии от 15.07.1986 г. 194; ФРГ 195; Франции от 4.07.1989 г. [193]; Италии от 30.11.1989 г. [192]; Королевства Нидерланды от 19.06.1990 г. [191]; Королевства Норвегия от 1.10.1990 г. (с Протоколом от 2 апреля 1998 г.) [190]; Японии от 13.10.1993 г. (с протоколом о дополнениях от 4 сентября 2000 г.) [189].

[1400] Соглашение между Правительством СССР и Правительством США «О предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним» от 25 мая 1972 г. (с изменениями и доп. от 1979 г. и 1986 г.) [196]. Кроме того, с США (и некоторыми другими странами, например, Канадой, Грецией и др.) имеется Соглашение «О предотвращении опасной военной деятельности» от 12.06.1989 г. [200].

ходства, заключенной в Лондоне 09.04.1965 г., нацеленной на облегчение морского судоходства путем упрощения и сокращения до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания. В соответствии с указанной Конвенцией Россия взяла на себя обязательства сотрудничать:

1) в определении и применении мер, направленных на облегчение прихода, стоянки и отхода судов (такие меры должны быть, насколько это практически возможно, не менее благоприятными, чем меры, применяемые по отношению к другим видам международного транспорта);

2) в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых требований внутригосударственного характера.

Россия ратифицировала [1401] Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (от 10 марта 1988 г.) и протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (от 2 марта 1989 г.), подписанные с условием последующей ратификации от имени Союза Советских Социалистических Республик в Лондоне 2 марта 1989 г., со следующей оговоркой: «Российская Федерация применяет пункт 1 Статьи 8 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, в части, не противоречащей ее законодательству» [202].

Постановлением Правительства РФ от 11 апреля 2000 г. № 324 утверждено Положение о Федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания[1402].

Федеральная система защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, представляет собой комплекс правовых, организационных, административных, оперативных, режимных, военных, технических и иных мер, направленных на предупреждение, выявление, пресечение противоправных действий, создающих опасность гибели людей, причинения имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий в отношении морского судоходства, минимизацию их последствий, выявление и устранение причин и условий, способствующих осуществлению противоправной деятельности в сфере морского судоходства.

Защита морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, обеспечивается комплексом мер правового, организационного, оперативного, административного, режимного, военного и технического характера,

---

[1401] На основании Федерального закона от 06.03.2001 г. № 22-ФЗ.

[1402] Применительно к данному документу: морская безопасность – постоянно поддерживаемое состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством; защита морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания – постоянно поддерживаемое состояние защищенности судна, его экипажа и пассажиров, перевозимого груза, объектов управления движением судов, средств связи и объектов навигации, портовых сооружений и обслуживающего персонала от угроз совершения преступлений, направленных против безопасности мореплавания; незаконные акты, направленные против безопасности мореплавания – общественно опасные деяния, запрещенные законодательством РФ и международными договорами РФ, посягающие на безопасность морского судоходства.

предусматривающих создание и функционирование координационных органов и оперативных штабов различного уровня, подразделений морской безопасности, охрану судов и портовых сооружений, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, средств технического обеспечения и продовольственного запаса.

Мероприятия по защите морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, проводятся Министерством транспорта и связи РФ, Федеральной службой безопасности РФ, Министерством внутренних дел, Федеральной пограничной службой, Министерством обороны, Федеральной таможенной службы, Министерством иностранных дел, Службой внешней разведки РФ, Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, которые осуществляют указанные мероприятия в пределах своей компетенции как самостоятельно, так и во взаимодействии друг с другом, с другими федеральными органами исполнительной власти и органами местного самоуправления.

Защиту морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, морские администрации портов осуществляют через свои подразделения морской безопасности. На эти подразделения возлагаются задачи организации контроля за поддержанием порядка в морском торговом порту, осуществления режимных, противопожарных и иных мероприятий в соответствии с планом обеспечения морской безопасности морского торгового порта, утвержденным руководителем морской администрации порта по согласованию с заинтересованными организациями.

Целями мероприятий по пресечению незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания (контр террористической операции), являются:

а) обеспечение безопасности пассажиров и экипажа захваченного судна и их освобождение;

б) обезвреживание лиц, пытающихся захватить или захвативших судно;

в) пресечение угона судна;

г) ликвидация угрозы взрыва судна, разрушений путем взрыва объектов управления движением морских судов;

д) обеспечение безопасности других судов, их пассажиров и экипажей, работников морских организаций и объектов морских портов в случае совершения в морском порту незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания;

е) ликвидация возможных негативных последствий незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания.

Для проведения мероприятий по пресечению незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, оперативным штабам придаются необходимые силы и средства федеральных органов исполнительной власти.

В соответствии с законом от 6 января 1999 г. № 9-ФЗ Россия присоединилась к Протоколу 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г., однако, сделав при этом оговорки о том, что Россия оставляет за собой право исключить:

а) применение требований, подлежащих ограничению, а именно:

– требования, относящиеся к подъему, перемещению, разрушению или обеспечению безопасности судна, которое затоплено, потерпело кораблекрушение, посажено на мель или брошено, включая все, что находится или находилось на борту этого судна;

– требования, относящиеся к перемещению, разрушению или обеспечению безопасности груза на судне;

б) требования в отношении ущерба и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.

Кроме того, Россией были сделаны заявления, что она будет применять:

1) к требованиям о причинении вреда личности или имуществу служащих судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также к требованиям их наследников, лиц, находящихся у них на иждивении или имевших право на получение от них содержания, законодательство РФ о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу гражданина, в полном объеме, если к трудовому договору, заключенному между судовладельцем или спасателем и такими служащими, подлежит применению российское законодательство;

2) к требованиям о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу лица в прямой связи с эксплуатацией судна или в связи со спасательными операциями, законодательство РФ о возмещении вреда, причиненного личности или имуществу гражданина, в полном объеме, если судовладелец и лицо или спасатель и лицо являются организациями или российскими гражданами;

3) к требованиям о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира судна, законодательство РФ о возмещении вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина, в полном объеме, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами Российской Федерации [209].

Федеральным законом от 6 января 1999 г. № 13-ФЗ Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10 мая 1952 г. с оговорками о том, что Россия оставляет за собой право не применять правила Конвенции:

1) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым исключительно в некоммерческих целях;

2) к аресту судна по любому требованию, в случае спора по поводу титула судовладельца такого судна или наличия спора между совладельцами судна по поводу прав собственности, трудоустройства или заработка экипажа (а применять по такому требованию законодательство РФ); и применительно к аресту судна в пределах юрисдикции Российской Федерации применять российское законодательство [210].

Россия присоединилась к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г. на основании Федерального закона от 17 декабря 1998 г. № 184-ФЗ[211].

Область поиска, спасания и предотвращения аварий

Россия имеет довольно тесное сотрудничество в сферах предотвращения и предупреждения об авариях, включая ядерные инциденты, в поиске и спасании, а также в вопросах охраны окружающей среды и управления рыболовством, с Королевством Норвегия. Среди действующих договоров следует назвать:

– Соглашение о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море от 4 октября 1995 г.;

– Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды от 3 сентября 1992 г.;

– Соглашение об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках от 10 января 1993 г.,

– Соглашение 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 повышении ядерной и радиационной безопасности от 26 мая 1998 г.;

– Меморандум от 4 октября 1995 г. о российско-норвежском сотрудничестве в области ядерной безопасности;

– Соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью в Баренцевом море от 28 апреля 1994 г.;

– Соглашение о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 1 октября 1990 г.;

– Соглашение о сотрудничестве в области рыболовства от 11 апреля 1975 г.;

– Соглашение о взаимных отношениях в области рыболовства от 15 октября 1976г.;

– Соглашение о судоходстве от 18 марта 1974 г.

29 сентября 2000 г. между правительствами двух стран был подписан Меморандум о понимании «О сотрудничестве в поиске и спасании, а также предупреждении серьезных инцидентов». Оба государства исходят из того, что в случае аварии, в частности, любой ядерной аварии, риск причинения ущерба здоровью людей или нанесения ущерба окружающей среде и природным ресурсам, в том числе живым ресурсам моря, чрезмерно велик, в связи с чем оба государства выразили желание иметь возможность оказать помощь друг другу в случае аварии и признали, что необходимым условием для предоставления и получения такой помощи является ранее и эффективное уведомление об инцидентах на море и на суше, а также установление надлежащей процедуры реализации последующих мер.

Область регламентации деятельности в Приполярных районах

В целях выполнения Российской Федерацией положений Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике, подписанного в г. Мадриде 4 октября 1991 г. и ратифицированного Федеральным законом «О ратификации Протокола по охране окружающей среды к Договору об Антарктике» [212], Правительство РФ установило, что российские физические и юридические лица могут осуществлять деятельность в районе действия Договора об Антарктике только на основе надлежаще оформленных разрешений, подтверждающих соответствие этой деятельности требованиям указанного Протокола.

Порядок рассмотрения и выдачи разрешений[1403] на деятельность российских физических и юридических лиц в районе действия Договора об Антарктике утвержден постановлением Правительства РФ от 11.12.1998 г. № 1476[1404].

Разрешение на деятельность российских физических и юридических лиц в районе действия Договора об Антарктике является официальным документом, определяющим условия, в соответствии с которыми может осуществляться указанная в нем деятельность в течение установленного срока.

Разрешения выдаются Федеральной службой России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды по согласованию с Министерством иностранных дел и Министерством природных ресурсов на основании заявок российских физических и юридических лиц и заключения Государственного комитета РФ по охране окружающей среды об оценке воздействия планируемой деятельности в районе действия Дого-

[1403] Порядок не распространяется на выдачу разрешений на научную и промысловую деятельность в районе действия Договора об Антарктике в отношении морских живых ресурсов, которые выдаются в соответствии с положениями Конвенции о сохранении морских живых ресурсов Антарктики, Конвенции о сохранении антарктических тюленей и Международной конвенции по регулированию китобойного промысла.

[1404] В редакции Постановления Правительства РФ от 03.10.2002 № 731.

вора об Антарктике на окружающую среду Антарктики и зависящих от нее и связанных с ней экосистем.

Для рассмотрения заявок на осуществление деятельности российских физических и юридических лиц в районе действия Договора об Антарктике и заключений по ним заинтересованных федеральных органов исполнительной власти Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды по согласованию с Министерством иностранных дел, Министерством природных ресурсов, Государственным комитетом по охране окружающей среды и Российской академией наук образует комиссию.

Комиссия на своем заседании принимает решение:

– о возможности или невозможности выдачи разрешения на планируемую деятельность;

– о необходимости выполнения дополнительных процедур;

– о приостановлении, ограничении, возобновлении действия разрешения или о его аннулировании.

Решения комиссии принимаются большинством голосов от списочного состава ее членов.

Контроль за соблюдением требований и условий, установленных в разрешении, осуществляется через наблюдателей, назначаемых Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды по представлению комиссии.

Федеральная служба России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды приостанавливает и ограничивает действие разрешения или аннулирует его на основании решения комиссии в случаях:

– обнаружения недостоверных или искаженных данных в документах, представленных для получения разрешения;

– представления соответствующего заявления владельцем разрешения;

– обнаружения наблюдателями несоответствия осуществляемой деятельности условиям выданного разрешения.

В случае угрозы возникновения чрезвычайных ситуаций, вызванных осуществлением деятельности, или возникновения чрезвычайных ситуаций действие разрешения может быть приостановлено ответственным представителем с последующим рассмотрением вопроса на комиссии. Ответственный представитель назначается Федеральной службой России по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды из числа находящихся в Антарктике сотрудников Российской антарктической экспедиции [213].

Статус для России Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву и других Международных конвенций, регулирующих использование морских пространств

22 января 1997 г. Государственная Дума РФ приняла федеральный закон «О ратификации Конвенции ООН по морскому праву и Соглашения об осуществлении части XI Конвенции ООН по морскому праву», который был одобрен Советом Федерации 12 февраля 1997 г. При этом Россией была сделано заявление о том, что Российская Федерация в соответствии со Статьей 298 Конвенции ООН по морскому праву не принимает предусмотренные в Разделе 2 Части XV указанной Конвенции процедуры, ведущие к обязательным для сторон решениям, в отношении споров:

а) связанных с толкованием или применением Статей 15, 74 и 83 Конвенции, касающихся делимитации морских границ;

б) связанных с историческими заливами или правооснованиями;

в) касающихся военной деятельности, включая военную деятельность государственных судов и летательных аппаратов;

г) касающихся деятельности по обеспечению соблюдения законов в отношении осуществления суверенных прав и юрисдикции;

д) в отношении которых Совет Безопасности ООН осуществляет функции в соответствии с Уставом ООН.

С учетом положений Статей 309 и 310 КМП-82 Россия возражает против всех деклараций и заявлений, сделанных в прошлом и могущих быть сделанными в будущем при подписании, ратификации Конвенции или при присоединении к ней, а также по любому иному поводу в связи с Конвенцией, не соответствующих положениям Статьи 310 Конвенции. Российская Федерация исходит из того, что указанные декларации и заявления, в какой бы форме они ни были сделаны и какое бы наименование не имели, не могут исключать или изменять юридическое действие положений Конвенции в их применении к участнику Конвенции, которым сделаны такие декларации и заявления, и поэтому не будут учитываться Российской Федерацией в отношениях с таким участником Конвенции.

На основании Федерального закона от 26 апреля 1997 г. № 69-ФЗ Россией также ратифицировано Соглашение об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, подписанное в городе Нью-Йорке 4 декабря 1995 г., со следующим заявлением:

Россией процедуры урегулирования споров, упомянутые в Статье 30 Соглашения об осуществлении положений КМП-82, которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими, понимаются как включающие все положения Части XV КМП-82, применимые к рассмотрению споров между государствами – участниками Соглашения. С учетом Статей 42 и 43 Соглашения Россия возражает против всех деклараций и заявлений, сделанных в прошлом и могущих быть сделанными в будущем при подписании, ратификации Соглашения или при присоединении к нему, а также по любому иному поводу в связи с Соглашением, не соответствующим положениям Статьи 43 Соглашения. РФ исходит из того, что указанные декларации и заявления, в какой бы форме они не были сделаны и какое бы наименование не имели, не могут исключать или изменять юридическое действие положений Соглашения в их применении к участнику Соглашения, которым сделаны такие декларации или заявления, и поэтому не будут учитываться Российской Федерацией в отношениях с таким участником Соглашения.

СССР был участником большинства международных конференций по вопросам морского права, в том числе частноправового характера. Вопрос правопреемства Россией решен неоднозначно. Вместе с тем, ко многим конвенциям и соглашениям Россия присоединилась с соблюдением конвенционных процедур и на основании внутригосударственного нормативного акта – закона или постановления правительства (часть из них показана в табл. 21.3), однако, делая при этом весьма существенные оговорки.

Россия также присоединилась к Международной конвенции об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г., однако заявив при этом, что в соответствии с пунктом 1 Статьи 5 данной конвенции не будет применять ее к судам, которые имеют валовую вместимость не более 200 тонн и которые перевозят опасные и вредные вещества только в упаковке, и когда они заняты в рейсах между портами или сооружениями Российской Федерации.

Распоряжением Правительства РФ от 7 сентября 1999 г. № 1403-р одобрены поправки к Приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства от 9 апреля 1965 г., а на основании федерального закона от 6 января 1999 г. № 17-ФЗ Россия присоединилась к Протоколу об изменении Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25 августа 1924 г., измененной

Протоколом от 23 февраля 1968 г., а также к Конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

Присоединяясь к Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, от 10 мая 1952 г. Россия сделала довольно существенные оговорки. В частности, РФ оставляет за собой право не применять правила Конвенции:

– к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым исключительно в некоммерческих целях;

– аресту судна по любому требованию, указанному в подпунктах «о» и «р» пункта 1 Статьи 1 Конвенции, а применять по такому требованию законодательство Российской Федерации.

Ратифицируя Конвенцию «О спасании» 1989 г., Россия в соответствии с подпунктом «d» пункта 1 Статьи 30 оставила за собой право не применять положения указанной Конвенции, когда вовлеченное имущество является морским имуществом культурного характера доисторического, археологического или исторического значения и находится на морском дне.

Россия, в соответствии с федеральным законом от 17 февраля 1995 г. № 16-ФЗ, ратифицировала Конвенцию о биологическом разнообразии, подписанную в городе Рио-де-Жанейро 13 июня 1992 г. [215]; в соответствии с Федеральным законом от 17.12.94 г. № 61-ФЗ ратифицировала Конвенцию о сохранении ресурсов минтая и управлении ими в центральной части Берингова моря, подписанную в городе Вашингтоне 16 июня 1994 г. [216].

Россия взяла на себя обязательства участвовать в сотрудничестве, направленном на поддержание и увеличение живых ресурсов Балтийского моря, а также достижение оптимальных уловов, на расширение и координацию научных исследований в этих целях, на разработку и осуществление организационных и технических мероприятий по сохранению и увеличению живых ресурсов, включая меры по искусственному воспроизводству ценных видов рыб и (или) участие в них финансовыми средствами на равной и справедливой основе, а также принимать другие меры по рациональному и эффективному использованию живых ресурсов.

Районом, на который распространяется действие Конвенции, являются воды Балтийского моря и Бельтов, за исключением внутренних вод, ограниченные с запада линией, проведенной от мыса Хасеноре до пункта Гнибен, от Корсхаге до Сподсбьерг и от мыса Гильбьерг до Куллен.

Таблица 21.3

Перечень международно-правовых соглашений, к которым присоединилась Российская Федерация

Международно-правовой источник	Нормативный источник РФ	Источник опубликования
1	2	3
Протокол 1988 г. к Международной конвенции о грузовой марке 1966 г.	Постановление Правительства РФ от 16.06.2000 г. № 457	Собрание законодательства РФ. 26 июня 2000 г. № 26. Ст. 2769
Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.	Постановление Правительства РФ от 16.06.2000 г. № 456	Собрание законодательства РФ. 26 июня 2000 г. № 26. Ст. 2768
Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.	Федеральный закон от 02.01.2000 г. № 17-ФЗ	Российская газета. 6.01.2000. Собрание законодательства РФ. 10 января 2000 г. № 2. Ст. 138

Таблица 21.3(Продолжение)

1	2	3
Поправки к приложению к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 г.	Распоряжение Правительства РФ от 07.09.1999 г. № 1403-р	Собрание законодательства РФ. 27 сентября 1999 г. № 39. Ст. 4674
Протокол 1996 г. об изменении Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.	Федеральный закон от 06.01.1999 г. № 9-ФЗ	Собрание законодательства РФ. 11 января 1999 г. № 2. Ст. 236. Российская газета. 1999. 15 января. Бюллетень международных договоров. 1999. № 3. С. 87-88
Протокол об изменении Конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924 г., измененной протоколом от 23.02.1968 г.	Федеральный закон от 06.01.1999 г. № 17-ФЗ	Собрание законодательства РФ. 11 января 1999 г. № 2. Ст. 244. Бюллетень международных договоров. 1999. № 4. С. 78. Российская газета. 1999. 15 января.
Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов	Федеральный закон от 06.01.1999 г. № 13-ФЗ	Собр. Законодат. РФ. 11 января 1999 г. № 2. Ст. 240. Бюллетень межд. договоров. 1999. № 4. С. 76. Российская газета. 1999. 15 января
Конвенция о спасании 1989 г.	Федеральный закон от 17.12.1998 г. № 186-ФЗ	Российская газета. 1998. 19 декабря. Собрание законодательства РФ. 21 декабря 1998 г. № 51. Ст. 6268. Бюллетень международных договоров. 1999. № 2. С. 79
Конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г.	Федеральный закон от 17.12.1998 г. № 184-ФЗ	Российская газета. 1998. 19 декабря. Собрание законодательства РФ. 21 декабря 1998 г. № 51. Ст. 6266. Бюллетень международных договоров. 1999. № 2. С. 78
Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г.	Постановление Правительства РФ от 15.10.1998 № 1202	Собрание законодательства РФ. 19 октября 1998 г. № 42. Ст. 5164
Соглашение между правительством РФ и правительством Грузии о торговом судоходстве	Федеральный закон от 09.02.1998 г. № 21-ФЗ	Российская газета. 1998. 12 февраля. Собрание законодательства РФ. 16 февраля 1998 г № 7. Ст. 792. Бюллетень международных договоров. 1998. № 4. С. 126
Соглашение между правительством РФ и правительством Королевства Марокко о сотрудничестве в области морского рыболовства от 28 декабря 1995 г.	Постановление Правительства РФ от 28.12.1998 г. № 1558 «О продлении срока действия...»	Собрание законодательства РФ. 4 января 1999 г. № 1. Ст. 223
Соглашение между правительством СССР и правительством США по некоторым вопросам морского судоходства	Постановление Правительства РФ от 17.05.1996 г. № 610 о продлении в отношениях между РФ и США срока действия Соглашения	Собрание законодательства РФ. 20 мая 1996 г. № 21. Ст. 2526

Таблица 21.3(Продолжение

1	2	3
Конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г.	Постановление Правительства РФ от 30.09.1996 г. № 1154	Собрание законодательства РФ. 7 октября 1996 г. № 41. Ст. 4723. Российская газета. 1996. 8 октября
О поправках к приложению к Международной конвенции по регулированию китобойного промысла от 2.12.1946 г., принятых на 48-й Международной китобойной комиссии	Распоряжение Правительства РФ от 27.09.1996 г. № 1455-р	Собрание законодательства РФ. 7 октября 1996 г. № 41. Ст. 4732. Российская газета. 1996. 9 октября
Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и Соглашение об осуществлении Части XI	Федеральный закон от 26.02.1997 г. № 30-ФЗ	Собрание законодательства РФ. 3 марта 1997 г. № 9. Ст. 1013. Российская газета. 1997. 4 марта. Бюллетень международных договоров. 1997. № 5. С. 75
Соглашение об осуществлении положений Конвенции ООН по морскому праву от 10.12.1982 г., которые касаются сохранения трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управления ими	Федеральный закон от 26.04.1997 г. № 69-ФЗ	Собрание законодательства РФ. 28 апреля 1997 г. № 17. Ст. 1914. Российская газета. 1997, 6 мая. Бюллетень международных договоров. 1997. № 8. С. 66–67

Постановлением правительства от 27 января 1996 г. № 69 Россия приняла поправки к статье VII Конвенции о рыболовстве и сохранении живых ресурсов в Балтийском море и Бельтах от 13 сентября 1973 г., предусматривающей новую схему подсчета взносов в бюджет Международной комиссии по рыболовству в Балтийском море.

На основе правопреемства у СССР Россия имеет обязательства по Международной конвенции о рыболовстве в северо-западной части Атлантического океана 1949 г. и протоколов к конвенции относительно мер контроля и процедур вступления в силу предложений, принятых международной комиссией по рыболовству в северо-западной части Атлантического океана [233].

Россия также является правопреемником обязательств СССР по Конвенции о будущем многостороннем сотрудничестве в области рыболовства в северо-западной части Атлантического океана, подписанной в Оттаве 21.10.1977 г.[1405]. Как уже отмечалось ранее, Конвенция распространяется на все рыбные ресурсы конвенционного района[1406] (за следующими исключениями: лосось, тунцы и марлин, запасы китообразных) и «сидячие» виды континентального шельфа. Россия, в соответствии с положениями Конвенции имеет обязательства по содействию сохранению и оптимальному использованию живых ресурсов района северо-западной части Атлантического океана в рамках, соответствующих режиму расширенной юрисдикции прибрежного государства в области рыболовства (в связи с вступлением в силу положений КМП-82) и поощрению международное сотрудничество и консультации в отношении этих ресурсов [230].

[1405] Вместе с перечнем видов для номинальных выловов, условиями финансирования и финансовыми правилами и процедурами рыболовной комиссии НАФО.

[1406] Конвенционным районом являются воды северо-западной части Атлантического океана к северу от 35° северной широты и к западу от линии, идущей к северу от 35° северной широты и от 42° западной долготы до 59° северной широты, затем к западу до 44° западной долготы и затем к северу до побережья Гренландии, а также воды залива Святого Лаврентия, Девисов пролив и море Баффина к югу от 78° северной широты.

В соответствии со Статьей 3 Соглашения между Правительством Российской Федерации, Правительством Республики Исландии и Правительством Королевства Норвегии, касающегося некоторых аспектов сотрудничества в области рыболовства, подписанного 15 мая 1999 г., и протоколом к нему от 15 сентября 1999 г. регулируется общий допустимый улов по северо-восточной арктической треске и квоты на ее добычу. Кроме того, для ведения рационального промысла Республике Исландии выделяется ежегодная квота на прилов других видов в объеме до 30 % исландской ежегодной квоты на северо-восточную арктическую треску в соответствии с правилами рыболовства Российской Федерации.

Правительство Республики Исландии, осуществляя рыбный промысел в исключительной экономической зоне Российской Федерации, предпринимает необходимые меры с целью обеспечения выполнения исландскими рыболовными судами положений настоящего Протокола, законодательства и нормативных актов, регулирующих рыболовство в исключительной экономической зоне Российской Федерации в целях сохранения живых ресурсов.

В соответствии с международным правом, российским законодательством и нормативными актами Правительство Российской Федерации может принимать такие меры, которые могут оказаться необходимыми для обеспечения соблюдения положений настоящего Протокола исландскими рыболовными судами, осуществляющими рыбный промысел в ее исключительной экономической зоне [220].

Что касается тихоокеанского побережья, то Россия не имеет многосторонних обязательств по регулированию эксплуатации морских биологических ресурсов, а Конвенция о рыболовстве в открытом море в северо-западной части Тихого океана между СССР и Японией от 14 мая 1956 г. постановлением Совмина СССР от 25.04.1977 г. № 321 была денонсирована [227][1407].

Имеют силу для России и обязательства СССР по многостороннему Соглашению о рыболовстве в водах Дуная, заключенному в Бухаресте 29.01.1958 г.[1408], и положения Протокола к указанному Соглашению (об изменении его Статьи 11) от 24 мая 1984 г. [231, 232].

На двусторонней основе Россия имеет Соглашения по регулированию вопросов рыболовства с Новой Зеландией (04.04.1978 г.); Королевством Дании и Местным Правительством Гренландии (07.03.1992 г.); Королевством Швеции (11.12.1992 г.); Украиной (14.09.1993 г.)[1409]; Финляндией (11.03.1994 г.); Королевством Марокко (15.10.2002); Исламской Республикой Мавритания (12.05.2003); Королевством Норвегии и Республикой Исландия (12.05.2003).

21.1. Правовой режим российских морских пространств и континентального шельфа

Российское морское законодательство имеет давнюю историю. Хотя и принято считать, что первыми государствами, формально закрепившими свои права не только на землю, но и прилегающие к ней морские пространства, были страны северной Европы [165, с.29], однако, без ложного национализма нам кажется вполне справедливым признание первенства России в вопросе рассмотрения земли и омывающих ее вод как

[1407] Верховным Советом РФ Постановлением «О мерах по охране биологических ресурсов Охотского моря» от 16 апреля 1993 г. № 4824-I были приняты односторонние меры по охране ресурсов в Охотском море.

[1408] Вместе с Правилами рыболовства на реке Дунае и в ее водоемах.

[1409] По вопросам рыболовства в Азовском море.

единого целого. В качестве примера можно привести договор о границах, заключенный новгородцами с норвежцами 3 июня 1326 г. [167]. Более известный рескрипт Якова Аррагонского, в котором также упоминается о притязаниях на морскую территорию и приводимый в научной литературе как первоисточник, датирован 1327 г. [168]. Более поздним является и заявление датского короля английскому о необходимости признания Англией первенства прав датской короны на воды, прилегающие к норвежско-датским берегам, то есть те воды, которые мы сегодня называем территориальными [169].

В петровские времена 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 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 [170]. 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 приводилось понятие территориальных вод и определялся метод их отсчета, явилась Инструкция к русскому военному крейсеру 1896 г., посланному для охраны морских промыслов в Беринговом море[1410], 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» [171, с. 61].

10 декабря 1909 г. в России принимается закон, расширяющий таможенную зону до 12 миль. Статья 2 Таможенного кодекса в редакции 1910 г. гласила: «Пространство воды в 12 морских миль от линии наибольшего отлива от морских побережий государства российского, как на материке, так и на островах, признается морскою таможенною полосою, в пределах которой все как русские, так и иностранные суда подлежат надзору со стороны тех русских властей, на которые возложена пограничная охрана государства».

Изданный в 1868 г. российский Таможенный устав определял ширину таможенной полосы в 3 морские мили, отсчет которой надлежало осуществляться (в соответствии с п. 283 Главы 6) «... от линии берега ...» [172, с.50].

10 декабря 1909 г. в России вступил в силу закон, одобренный Государственным Собранием и Государственной Думой, о расширении морской таможенной зоны. В этом законе 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***» [173, с. 957, 958].

[1410] 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.

В отличие от изданного в 1868 г. Устава Закон предусматривал, что отсчет пространств, относимых к таможенной полосе, должен был осуществляться от «линии наибольшего отлива», а не от «... линии берега», а сама таможенная полоса устанавливалась шириной в 3 морские мили [172, с. 50].

29 декабря 1911 г. в Законе «Об установлении правил о морском рыбном промысле в Приамурском генерал-губернаторстве» Россия уточняет установленную ширину территориального моря в три географические мили, что примерно равняется 12,02 морским милям (20,87 верст), не изменяя при этом метода отсчета упомянутой морской полосы [174, с .449].

Правовой режим внутренних и территориальных вод России

Современное законодательство РФ, имеющее отношение к определению статуса своего территориального моря, основывается на Конституции, международных договорах Российской Федерации и в настоящее время состоит из федерального закона «О государственном земельном кадастре», закона от 1 апреля 1993 г.(с изменениями внесенными ФЗ от 22.08.2004 №122-ФЗ), «О Государственной границе РФ» (который действует с дополнениями от 10 августа 1994 г. и от 29 ноября 1996 г. и изменениями внесенными ФЗ от 22.08.2004 №122-ФЗ) и закона 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»(в редакции 29.12.2004), принимаемых в соответствии с ними других федеральных законов, а также документов ведомств, участвующих в охране Государственной границы.

В соответствии с Федеральным законом «О государственном земельном кадастре» Правительство РФ 6 сентября 2000 г. утвердило Правила кадастрового деления территории РФ и правила присвоения кадастровых номеров земельным участкам, в соответствии с которыми вся территория Российской Федерации, включая территории субъектов Российской Федерации, внутренние воды и территориальное море, делится на кадастровые округа[1411], кадастровые районы и кадастровые кварталы. В соответствии с п. 6 упомянутого Постановления, акватория внутренних вод и территориального моря образовывают самостоятельные кадастровые районы.

Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «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 Российской Федерации; воды портов Российской Федерации, 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.*

Статья 2 Закона устанавливает ширину территориального моря в 12 морских миль (или иную там, где побережья государств противолежат побережью Российской Федерации или являются смежными с ним), отмеряемых от исходных линий, от побережья, включая острова.

Конституция РФ распространила суверенитет Российской Федерации на всю ее территорию, которая включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними (Статья 67). Упомянутый закон 1998 г. суверенитет государства распространяет на территориальное море, воз-

[1411] Кадастровый округ – часть территории Российской Федерации, в границах которой осуществляется ведение государственного реестра земель кадастрового округа.

душное 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 Статьей 1 Федерального закона 1998 г., ***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 залив либо в пролив между островами или между островом и материком, исторически принадлежащими Российской Федерации.

Официальные морские карты

Федеральным законом от 1998 г. № 155-ФЗ «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 в случае отсутствия 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 Российской Советской Республикой и Финляндской Республикой 1920 г. (Статья 3) для тех районов побережья договаривающихся сторон, где имеются шхеры [75, с.34].

Дальнейшие тенденции Российского морского законодательства заключались в развитии последнего из вышеназванных методов. В настоящий момент для России сохраняют свою силу целый ряд законодательных актов, принятых в советский период, а именно: Постановление Совета Министров СССР от 7 февраля 1984 г. и Постановление Совета Министров от 15 января 1985 г., которыми 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, побережья Российской Федерации имеет 281 отрезок прямых исходных линий, от которых отсчитывается ширина прилегающих морских пространств. Наряду с этим на 110 участках побережья Российской Федерации применяется метод нормальных исходных линий.

Системой прямых исходных линий охвачены острова Новой Земли, Северной Земли и Новосибирские острова. Кроме того, система прямых исходных 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 охвачены системой прямых исходных линий часть островов: остров Сахалин, Курильских островов (Парамушир, Симушир, Уруп, Итуруп, Кунашир, Шикотан) и Командорских островов (Беринга, Медный).

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 море и Балтийском море. 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 самыми энергичными были претензии США.

Другая группа противоречий российского законодательства с международным (в рамках исследуемых Постановлений) содержится в отношении проведения прямых исходных линий там, где береговая линия не является глубоко изрезанной и извилистой. Явно нельзя считать глубоко изрезанным и извилистым северное побережье Новой Земли или участки тихоокеанского побережья к северу от мыса Поворотный и юго-западного побережья полуострова Камчатка, некоторые участки побережья Курильских островов. Неуместна прямая исходная линия и в бухте Фредерикса рядом со входом в залив Чухачева – там, где имеется только береговой изгиб; залив Рейнске в Охотском море представляет собой простое углубление, а не глубоко изрезанную береговую черту. Этот перечень мог бы быть продолженным.

Третья 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 Статьи 7 Конвенции 1982 г. 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.

Первую группу претензий 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: 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 сентября 1957 г. – Великобритании, 11 октября 1957 г. – Франции, 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 юридического залива согласно Статье 10 Конвенции ООН 1982г.[1412].

Другую группу составляют претензии в отношении проведения прямых исходных линий там, где береговая линия не является глубоко изрезанной и извилистой. Так, в ноте Посольства США от 31 января 1986г. № 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) представляет собой 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. [176].

Следующую, самую многочисленную группу претензий 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[1413].

Таким образом, установленные Советским Союзом системы прямых исходных линий явили собой прецедент, обстоятельства которого стали поводом серьезного исследования со стороны ведущих морских держав и, 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 обоснованы и должны быть учтены в процес-

[1412] Протяженность прямой исходной линии, замыкающей залив Петра Великого, составляет 106,3 морские мили, прямая исходная линия, замыкающая Белое море, – 83,3 морские мили, Чешскую губу – 43,5 морские мили, Байдарацкую губу – 42,4 морские мили, губу Авачинскую – 71,1 морские мили, Кропоцкий залив – 103,9 морские мили, Камчатский залив – 81,0 морскую милю.

[1413] Советское законодательство признавало островом и «островок», и «камень», и «кекур», что следует из Постановлений СМ СССР об исходных линиях 1984 и 1985 гг.

се совершенствования российского 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 Военно-Морской Флот и иные морские силовые подразделения;

2) после вступления в силу Конвенции ООН 1982 г. по морскому праву и признания права государств устанавливать исключительную экономическую зону, рыболовные, геологоразведовательные, научно-исследовательские и прочие экономические интересы государства находятся под юридической защитой до столь значительных пространственных пределов, что это делает практически бессмысленными территориальные притязания основанные на сомнительных с правовой точки решениях по установлению исходных линий, к тому же вызывающих многочисленные иностранные протесты.

Мирный проход

Статья 10 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» содержит понятие прохода через территориальное море РФ, которое практически полностью совпадает с текстом Статьи 18 КМП-82. Однако, что касается перечисляемых в Конвенции немирных действий со стороны иностранных судов, то этот перечень несколько отличается от российского законодательства.

Так, в Статье 11 российского закона указано, что проход считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность Российской Федерации, если в территориальном море, указанное судно осуществляет погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица, вопреки налоговым (фискальным), ветеринарным, фитосанитарным, навигационным и другим правилам, установленным законами Российской Федерации и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации [180]. Во-первых, фискальные и налоговые правила – не одно и то же, и Конвенция 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 интересах обеспечения безопасности Российской Федерации, а также в целях проведения учений специально уполномоченные федеральные органы исполнительной власти могут временно приостанавливать в определенных районах территориального моря осуществление права мирного прохода через территориальное море иностранных судов, иностранных военных кораблей и других государственных судов.

Во время прохода через территориальное море иностранные подводные лодки и другие подводные транспортные средства должны следовать на поверхности и под своим флагом.

Иностранные суда и военные корабли с ядерными двигателями, а также иностранные суда, перевозящие ядерные или другие опасные или ядовитые по своей природе вещества или материалы, в соответствии с Федеральным законом 1998 г. должны иметь

на борту соответствующие документы, соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными договорами Российской Федерации, и следовать по установленным для них морским коридорам и схемам разделения движения в территориальном море.

В Закон также включены положения в отношении сборов, которыми могут облагаться иностранные суда.

В целях обеспечения безопасности судоходства, охраны государственных интересов и охраны окружающей среды во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации 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 Правительство Российской Федерации. 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.

Правительством Российской Федерации могут быть установлены ответные ограничения в отношении иностранных судов государств, в которых имеются специальные ограничения в отношении иностранных судов государств, в которых имеются специальные ограничения захода в их внутренние морские воды и морские порты в отношении судов Российской Федерации.

На иностранные суда и находящихся на их борту пассажиров и членов экипажей во время пребывания их во внутренних морских водах и морских портах распространяется уголовная, гражданская и административная юрисдикция Российской Федерации.

Иностранные суда при заходе во внутренние морские воды, морские порты, во время пребывания в указанных водах и портах и при выходе из них обязаны соблюдать международные нормы и стандарты, а также законодательство Российской Федерации, другие правила в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

В отношении захода иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, во внутренние морские воды и морские порты, Федеральным Законом 1998 г. устанавливается разрешительный порядок. Запрос направляется по дипломатическим каналам не позднее, чем за 30 дней до предполагаемого захода, если иной порядок не предусмотрен международными договорами Российской Федерации. Порядок захода указанных кораблей устанавливает Правительство Российской Федерации, которым также могут быть установлены ответные ограничения такого захода.

Федеральным законом 1998 г. устанавливаются 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, доставки 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 Российской Федерации во внутренних морских водах, морских портах и в территориальном море, разрешаются исключительно дипломатическим путем.

При применении иностранным военным кораблем оружия против кораблей, судов, летательных аппаратов или граждан Российской Федерации ответные меры для отражения нападения осуществляются в соответствии с Законом 1993 г. и Уставом Организации Объединенных Наций.

Законом 1998 г. регламентируется правовой режим исследования, использования и охраны водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, при этом устанавливается, что иностранным гражданам и лицам без гражданства, иностранным юридическим лицам, а также не имеющим статуса юридического лица объединениям юридических лиц иностранных государств и международным организациям запрещаются исследование, разведка и разработка (добыча) водных биологических ресурсов и других природных ресурсов внутренних морских вод и территориального моря, проведение морских научных исследований во внутренних морских водах и территориальном море, а также другая деятельность во внутренних морских водах и территориальном море, в том числе с борта летательного аппарата, если иное не предусмотрено другими федеральными законами или международными договорами Российской Федерации.

Государственная морская граница и правовое регулирование ее охраны и защиты

В соответствии с Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву 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 [14, Статьи 2, 4].

Законодательство о Государственной границе Российской Федерации основывается на Конституции Российской Федерации, на международных договорах Российской Федерации и в настоящее время состоит из Закона «О Государственной границе РФ», принимаемых в соответствии с ним других федеральных законов, а также документов ведомств, участвующих в охране Государственной границы.

В п. 1 Статьи 4 Конституции РФ провозглашено, что суверенитет Российской Федерации распространяется на всю ее территорию. Пространственные границы осуществления государственного суверенитета вытекают из смысла Статьи 67: «Территория Российской Федерации включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними».

1 апреля 1993 г. в Российской Федерации был принят Закон «О Государственной границе РФ», который, действуя с дополнениями от 10 августа 1994 г. и от 29 ноября 1996 г., определяет правовой режим границы, порядок ее охраны и защиты[1414].

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.

Пограничные меры входят в систему мер безопасности, осуществляемых в рамках единой государственной политики обеспечения безопасности и соответствующих угрозе жизненно важным интересам личности, общества и государства в пограничных пространствах, в которые входят и приграничные территории. В пограничное пространство Российской Федерации включается Государственная граница Российской Федерации, пункты пропуска через Государственную границу и связанные с ними объекты внутри страны, приграничную территорию, воздушное пространство, трансграничные (пограничные) водные объекты, акватории территориального моря и внутренних вод, подводная среда, континентальный шельф и исключительная экономическая зона Российской Федерации.

В Основах пограничной политики РФ под упомянутыми основными угрозами понимаются:

– территориальные притязания;

– незавершенность международно-правового оформления госграницы России;

– проявление национализма, этнического и регионального сепаратизма, противоречий религиозного характера;

– расширение экономической и демографической экспансии; расхищение национальных богатств РФ, активизация контрабандной деятельности;

– массовый вывоз капитала и стратегически важных сырьевых ресурсов и товаров;

– нестабильность обстановки вследствие снижения жизненного уровня населения, этнических конфликтов и вынужденных миграционных процессов;

– трансграничная организованная преступность и терроризм;

– региональные вооруженные конфликты вблизи госграницы;

– распространение и накопление оружия и других средств вооруженной борьбы в приграничных с Россией регионах;

– аварии, катастрофы и стихийные бедствия с трансграничным переносом.

Исходя из положений Статьи 3 данного Закона, действия пограничных сил и ВМФ по защите Государственной границы должны обеспечивать соблюдение жизненно важ-

[1414] Первый документ, определяющий переход Советской России на регулярную охрану Государственной границы, был Декрет от 28 мая 1918 г.- «Об учреждении в ведомстве Народного Комиссариата по делам Финансов Пограничной охраны». Кроме охраны самой границы, этот декрет на пограничную охрану возлагал воспрепятствование тайному провозу грузов и тайному переходу лиц через сухопутные и морские границы РСФР; защиту от расхищения водных богатств в наших пограничных и территориальных водах; надзор за соблюдением на пограничных реках правил международного судоходства; охрану наших рыбаков и промышленников в пограничных морях, озерах и реках; защиту наших пограничных селений от нападения разбойников-кочевых племен; осуществление в потребных случаях пограничного карантина и пр.

ных интересов государства в пределах приграничной территории (территориального моря и внутренних вод РФ, где установлен пограничный режим, пограничной зоне, берегам пограничных рек, озер и иных водоемов, побережья моря) и заключаются в деятельности, осуществляемой им в пределах своих полномочий путем принятия оборонных и пограничных мер.

В качестве составной части мер по защите госграницы Законом рассматривается ее охрана. Она осуществляется в целях недопущения противоправного изменения прохождения границы, обеспечения соблюдения физическими и юридическими лицами ее режима. Меры по охране границы рассматриваются в указанном Законе как пограничные меры.

Закон требует обеспечения охраны границы не только в надводной сфере, но и в подводной среде, причем, если за охрану так называемых надводных пространств отвечают пограничные силы, то охрана подводной среды и обеспечение соблюдения физическими и юридическими лицами ее режима осуществляется ВМФ, который в своих зонах ответственности по поддержанию оперативного режима на военно-морских театрах:

– контролируют пересечение государственной границы;

– осуществляет защиту государственной границы в подводной среде от подводных лодок и других подводных транспортных средств, имеющих правовой статус военного корабля, путем реализации оборонных мер.

К *нарушителям Государственной границы* Статья 14 упомянутого выше закона относит лиц, воздушные суда, невоенные морские, речные суда и военные корабли, другие транспортные средства, пересекшие государственную границу в нарушение правил, установленных Законом[1415].

Пограничные меры входят в систему мер безопасности, осуществляемых в рамках единой государственной политики обеспечения безопасности и соответствующих угрозе жизненно важным интересам личности, общества и государства в пограничных пространствах, которые включают госграницу РФ, пункты пропуска и связанные с ними объекты внутри страны, приграничную территорию, воздушное пространство, трансграничные (пограничные) водные объекты, акватории территориального моря и внутренних вод, подводную среду, континентальный шельф и исключительную экономическую зону.

В случае реализации угроз жизненно важным интересам личности, общества и государства с учетом степени угрозы безопасности со стороны объектов-нарушителей, Статья 32 упомянутого выше закона предполагает возможность применения оружия и боевой техники:

1) для отражения вооруженного вторжения на территорию РФ;

2) для отражения нападения на подразделения и объекты ВС РФ, принимающих участие в защите госграницы, в том числе для оказания помощи кораблям (катерам) при отражении вооруженного нападения на них;

3) против морских судов и других транспортных средств, пересекших госграницу в нарушение установленных законом правил:

– в ответ на применение ими силы;

[1415] Не является нарушением правил пересечения Государственной границы заход невоенных судов и военных кораблей в территориальное море РФ, осуществляемый в силу чрезвычайных обстоятельств: несчастного случая, аварии, стихийного бедствия, ледовых условий, угрожающих безопасности судна, буксировки поврежденных судов (кораблей), доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи членам экипажа или пассажиром, а также по другим вынужденным причинам.

– в случаях, когда прекращение нарушения или задержание нарушителей не может быть осуществлено другими средствами.

Россия имеет морскую границу с 12 государствами.

На севере граница между Россией и **Норвегией** в Варангер-Фьорде проходит в соответствии с соглашением между правительствами Королевства Норвегии и СССР от 15 февраля 1957 г. В соответствии с этим соглашением, точка выхода российско-норвежской сухопутной границы выбрана, как соответствующая положению пограничного знака (морского буя) 415[1416]. Далее граница проходит по прямой линии (длиной 12,6 морских мили) до точки выхода внешних пределов территориальных вод Норвегии («одна обычная миля»[1417]) и СССР (12 морских миль) из соприкосновения, т.е. до точки: Ш = 69° 58′ 50,22″, Д = 31° 06′ 23,11″. Отсчет территориальных вод Норвегии осуществляется от прямой исходной линии, соединяющей знак 415 с мысом Хибергнесет; отсчет внешнего предела территориальных вод СССР осуществлялся от прямой исходной линии, соединяющей знак 415 с мысом Немецкий.

Российские морские границы на Балтике, по-видимому, на сегодня это 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**. Эстония полагала, что точка выхода сухопутной границы на море между государствами установлена на берегу Нарвского залива (Ш = 59° 34′ 17″, Д = 28° 05′ 87″) [1418], в то время, как Россия ее считала по устью реки Нарва.

Теоретически проблема заключается в установлении исторически аргументированных правовых основаниях 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 которого 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 карты с обозначенными государственными границами и проч.

Применительно к российско-эстонской границы известны следующие исторические факты. Изображения границ государств на картах появились лишь в XV веке в связи с развитием книгопечатания и введения в практику гравирования и печатания карт. С этого же времени ведут начало систематические крупномасштабные картографические съемки. Таким образом, говорить о достоверном изображении границ можно с XV-XVI вв. По названиям населенных пунктов, рек, озер, изображаемых на картах, а также их пояснительных текстов, сопровождающих карты, можно с достаточной степенью достоверности судить о заселении территории тем или иным народом.

[1416] Положение этого знака примерно соответствует срединной точке устья реки Якобс Елвы/Ворьема (вблизи Якобсвига (Бекланда), что соответствует российско-норвежским договоренностям, зафиксированным Конвенцией между Россией и Швецией – Норвегией от 2(14) мая 1826 г. о границах их владений в Лапландских погостах.

[1417] Под ней принято понимать географическую милю, равную 7420 метрам, что приблизительно равно 4,0065 морских миль.

[1418] На основании Постановлением Президента Эстонской республики № 62.

Наиболее ранним картографическим источником по территории Прибалтики является карта мира Абу-Аду-Аллах-Мухаммед Идриси (Charta Rogeriana Weltkarte des Idrisi won Iahr 1154n. Konrad Miller, Stuttgart, 1926), составленная им в 1154 г. На шестьдесят четвертом листе этой карты отмечен город Колувань (Колывань), расположенный на месте современного Таллинна. Интересно, что это первое картографическое изображение Колывани, причем арабский ученый называет город именно русским именем.

На более поздней Карте Частей Света 1459 г., выполненной Фра Мауро [Mappemonde dresse en 1459, par Fra Mauro ... Paris (1842–1854)] над обозначением города Ревель (нынешнего Таллинна) добавлено пояснение, что «это порт России» (questo e'el porto de Kossia). В 1539 г. в Венеции вышла Морская карта и описание северных земель Олауса Магнуса (Carta marina et descriptio Septemtrionalisim terrarum). Хотя карта и не лишена политической направленности, преувеличивая территориальные владения Швеции, на ней уже можно с достаточной степенью достоверности определить государственную принадлежность территории в Прибалтике и общую конфигурацию границ.

По Магнусу, понятия Московия (Moskavia), Белая Русь (Russia Albu), Черная Русь (Russia regalis nigra) относятся не к самостоятельным государствам, а к разным частям Русского государства. Река Нарова, по Магнусу, служит границей между Московией и Белой Русью, которую, в свою очередь, отделяет от Ливонии граница, лежащая дальше к западу. Продолжением Белой Руси на юг служит Черная Русь, западная (ливонская) граница которой проходит по Чудскому озеру. Далее на юг на карте идет лесная полоса, которую также можно идентифицировать, как пограничную по изображению русских и ливонских воинов, стоящих друг против друга по обе стороны лесной полосы, а также по надписям: Esthia – западнее, а Russia regalis nigra – восточнее лесной полосы. С юга Русь Черную отделяет от Литвы (Litvaniae pars) река Западная Двина.

В конце XVI-XVII вв. на всех картах граница Русского государства и Ливонии показывается практически одинаково и с достаточной степенью точности. На карте Иоанна Портантио («Livonia nova descriptio», 1573 г.) граница проходит по реке Нарва, Чудскому, Псковскому озерам, по реке Великой. Не доходя Порхова, граница сворачивает на юг и, огибая Опочку, с востока доходит до границы с Литвой.

Карты, выпущенные позднее, начиная с карты Герарда Меркатора 1606 г. (Livonia) показывают южную часть границы с Ливонией несколько измененной. Она уже приобретает современные очертания. Более поздние карты лишь уточняют и повторяют данную границу. Особенно подробно граница была представлена на карте Герарда Вальке 1660 г. (Tabula Ducatum Livoniae et Curlandiae gerardum Valck), где от Нарвского залива граница шла по реке Нарова, Чудскому и Псковскому озерам.От Псковского озера граница идет на юг по реке Тросна и реке Пиуза.

После окончания Северной войны граница обозначалась еще некоторое время в старых очертаниях. Например, в Атласе Российском, состоящем из 19 специальных карт, представляющих Российскую империю с пограничными землями, составленном в 1745 г. Российской академией наук изображены Эстляндия и Лифляндия в границах до Петровских реформ. Но уже в Российском атласе из 44 карт состоящий, вышедшем в 1792 г., границы Рижского и Ревельского наместничеств, образованных на территории Эстляндии и Лифляндии с Санкт-Петербургской губернией и Псковским наместничеством в некоторых местах, изменены. Начиная от Нарвского залива, граница идет по реке Нарове, включая город Нарву и окрестности в Санкт-Петербургской губернии, затем по западному побережью Чудского и Псковского озер до устья реки Вярска и

далее на юг[1419].

Таким образом, у России вполне достаточно исторических правовых оснований, свидетельствующих о том, что с момента возникновения Российской и Эстонской государственности до 1920 г. точкой выхода сухопутной границы на море признавалась срединная точка на линии, соединяющей устье реки Нарва.

В 1920 г. между Россией и Эстонией заключается мирный договор (известный как «Тартуский»), по которому уже РСФСР, признавая самостоятельность Эстонского государства 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 времени следует признать тот факт, что после добровольного (по формально юридическим признакам) вступления Эстонии, равно 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 странами Четвертого Союза (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 [178, с. 293]. 15 марта Всероссийский Съезд Советов ратифицировал этот договор, а 13 ноября 1918 г. 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.

Таким образом, если признать правомерной точку выхода сухопутной границы по реке Нарва, то внешняя границ российских территориальных вод может пройти по срединной линии, каждая точка которой равноудалена от российских и эстонских исходных линий[1420].

18 мая 2005 г. Россия и Эстония 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, находящейся в устье реки Нарва [1421], которая является начальной точкой линии разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Эстонской Республикой.

[1419] Такое положение границы между Эстляндией и Лифляндией, с одной стороны, и Санкт-Петербургской и Псковской губерниями, с другой, оставалось неизменным вплоть до 1921 г. Это подтверждают следующие карты: "General Charte von Livland" C.Q. Rucker 1836 г. и "Karte von Ehstland" J.H. Schmidt, 1884, Военно-топографическая Эстляндской губернии (1862–1877), Лифляндской губернии (1862–1877), Санкт-Петербургской губернии (1863), а также Топографическая карта Эстляндской губернии (1862).

[1420] 10 марта 1993 г. законом «О морских акваториях» Эстония установила исходные линии, которые вряд ли можно признать соответствующими международным нормам.

[1421] С координатами 59°28,300' северной широты, 28°02,695' восточной долготы в системе координат 1942 г.

20 июня 2005 г. парламент Эстонии принял закон, который содержал положения, увязывающие ратификацию этих договоров с внутригосударственными документами Эстонии, а также утратившим силу Тартуским мирным договором между РСФСР и Эстонией 1920 г. [1422] 31 августа 2005 г. Президентом РФ было издано Распоряжение (N 394-рп) в соответствии с которым Эстонии было направлено уведомление о намерении Российской Федерации не стать участником Договора между Российской Федерацией и Эстонской Республикой о российско-эстонской государственной границе и Договора между Российской Федерацией и Эстонской Республикой о разграничении морских пространств в Нарвском и Финском заливах, подписанных в г. Москве 18 мая 2005 г. Таким образом можно считать, что делимитация морских пространств между Эстонией и Россией остается не урегулированной.

Точка выхода сухопутной **российско-литовской границы** расположена в районе населенного пункта Неринга (Нида), находящемся 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.

Российская Федерация и Литовская Республика, стремясь разграничить исключительную экономическую зону и континентальный шельф, 24 октября 1997 г. заключили договор «О разграничении исключительной экономической зоны и континентального шельфа в Балтийском море»[1423]. В соответствии со Статьей 1 данного договора, линия разграничения исключительной экономической зоны и континентального шельфа между Россией и Литвой начинается от точки стыка внешних границ территориальных морей государств и проходит до точки стыка с границей исключительной экономической зоны и континентального шельфа третьей стороны по прямым линиям, проведенным по методу локсодромии.

Географические координаты точек вышеуказанной линии рассчитаны в системе координат 1942 г., примененной на российской морской карте № 22055 издания 1997 г, и во Всемирной геодезической системе координат 1984 г. (WGS 84), примененной на литовской морской карте № 82001 издания 1996 г.

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 Российской Советской Федеративной Социалистической Республикой и Финляндской Республикой от 14 октября 1920 г. [1424], Мирным договором между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой от 12 марта 1940 г., Договором между Союзом Советских Социалистических Республик и Финляндской Республикой о передаче в состав терито-

---

[1422] Речь идет о ссылках на принятый 20 августа 1991 года Верховным советом Эстонской республики документ "О государственной независимости Эстонии" и на декларацию парламента от 7 октября 1992 года. В законах говорится об "агрессии Советского Союза против Эстонии" в 1940 году, "десятилетиях оккупации", а также о "противозаконном" включении Эстонии в состав СССР". Помимо этого в тексте договора упоминается и Тартусский мирный договор, по которому Эстонии принадлежали территории, ныне входящие в состав РФ.

[1423] Договор ратифицирован РФ на основе федерального закона от 09.06.2003 (№7 0-ФЗ) и вступил в силу 12.08.2003.

[1424] Известным как «Юрьевский».

рии Советского Союза части государственной территории Финляндии в районе гидроэлектростанции Янискоски и регулирующей плотины Нискакоски от 3 февраля 1947 г. и Мирным договором между Союзными и Соединенными державами, с одной стороны, и Финляндией, с другой, от 10 февраля 1947 г.

12 мая 1997 г. между Правительствами России и Финляндии был подписан Протокол (вступил в силу 26.06.1998 г.) «О внесении изменений в Договор между правительствами СССР и Финляндской республики о режиме советско-финляндской государственной границы» и «О порядке урегулирования пограничных инцидентов» от 23 июня 1960 г. (измененный Протоколом от 1 апреля 1969), который не меняя оговоренных ранее границ внес некоторые технические изменения, связанные с заменой пограничных знаков и названиями служб, обеспечивающих охрану государственной границы.

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 которых 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 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 122 КМП-82 может состоять из территориальных вод и экономической зоны приазовских государств.

2) Вариант разграничения по принципу делимитации внутренних вод, и 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[1425].

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 о допустимости, как минимум двух вариантов:

Если признать косу Тузла островом, то неизбежно возникнет вопрос о его территориальном титуле. Здесь спор может носить тупиковый характер, поскольку, по административно - территориальному делению, граница проходит восточнее указанной косы, что оставляет сухопутную часть пролива Украине. В то же время, по карте Крымской автономной ССР печати 1929 г. граница проходит по северо-западной оконечности и не косы (острова), а по продолжению Таманского полуострова[1426].

[1425] Например, как залив Фонсека на западной части Североамериканского континента.

[1426] По нашему мнению, Тузлинскую косу следует считать продолжением Таманского полуострова, который подвергается периодическому размыванию или наносу в зависимости от меняющихся природных условий. Если признавать такое объяснение справедливым, то срединная ли-

Более корректным, 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.

Российско-грузинская морская граница. Определение юридически обоснованной точки выхода сухопутной российско-грузинской границы представляется достаточно сложным.

В состав России до Октябрьской Революции 1817 г. входила Черноморская губерния[1427], южная граница которой проходила по реке Бзыбь (с карты Черноморской губернии 1898 г.). В мирном договоре между РСФСР и демократической Республикой Грузия от 7 мая 1920 г. Государственная граница между этими государствами проходит по реке Псоу.

Однако, с образованием автономной Абхазской ССР граница между последней и Россией (Краснодарский край) была установлена по реке Бзыбь. До распада СССР, согласно административно - территориальному делению, граница между РСФСР и Грузинской ССР проходила по реке Псоу. В настоящее время охрана Государственной границы Российской Федерации осуществляется согласно Распоряжению Командующего Северо-Кавказского пограничного Округа по пеленгу 217° от устья реки Псоу, хотя, как показано выше, Россия вправе претендовать на точку выхода сухопутной границы, определенную как срединная, по устью реки Бзыбь.

Делимитация водных пространств Каспия между СССР и Ираном, как уже отмечалось выше, осуществлялась на договорной основе, особенность которой 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, вместе с тем 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.

Российско-американская морская граница. 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, вместе с тем 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 этого соглашения согласились, что линия, описанная как «запасная граница» в Статье 1 Конвенции 1867 г., является линией разграничения морских пространств между Союзом Советских Социалистических Республик и Со-

---

ния, делимитирующая российско-украинские пространства в проливе, пройдет как срединная линия между Крымским полуостровом и территорией России, включая косу Тузла.

[1427] 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.

единенными Штатами Америки. 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′ северной широты и 168° 58′ 37″ западной долготы линия разграничения морских пространств идет на север по меридиану 168° 58′ 37″ западной долготы 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 данному Соглашению.

В любом районе к востоку от линии разграничения морских пространств, расположенном в пределах 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря России, но за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря Соединенных Штатов («восточный специальный район»), Россия признает за Соединенными Штатами право осуществлять суверенные права и юрисдикцию, вытекающие из юрисдикции в экономической зоне, которую РФ иначе была бы в праве осуществлять по международному праву при отсутствии соглашения между Сторонами о линии разграничения морских пространств.

В любом районе к западу от линии разграничения морских пространств, расположенном в пределах 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря Соединенных Штатов, но за пределами 200 морских миль от исходных линий, от которых отменяется ширина территориального моря России («западный специальный район»), Соединенные Штаты признают за Россией право осуществлять суверенные права и юрисдикцию, вытекающие из юрисдикции в экономической зоне, которую Соединенные Штаты иначе были бы вправе осуществлять по международному праву при отсутствии соглашения между Сторонами о линии разграничения морских пространств.

Анализ указанного соглашения, в части соизмеримости площадей территориальных вод, континентального шельфа и исключительной экономической зоны, позволяет утверждать о невыгодности для России правопреемства по обязательствам СССР. В частности, согласно расчетам, произведенным 280 ЦКП ГУНиО МО РФ[1428], общая разность площади между срединной линией и линией Соглашения – 80 779 квадратных километров в пользу США.

Таблица 21.4

Статус территории	Площадь от линии разграничения, установленной Соглашением, кв. км		
	к западу	к востоку	разница
Территориальное море	111	245	134
Исключительная экономическая зона	38459	49667	11208
Континентальный шельф	3151	72588	69437
Итого			80 779

Российско-корейская граница, по-видимому, совпадает с последними советско-корейскими пограничными договоренностями.

[1428] См. табл. 23.4.

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[1429].

Итогом работы советско-корейской демаркационной комиссии было определено новое положение конечной точки в 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[1430].

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′ северной широты и 130°53,0′ восточной долготы, которая установлена Договором между СССР и Корейской Народно-Демократической Республикой о прохождении линии советско-корейской государственной границы от 17 апреля 1985 года.

От этой точки граница проходит по прямой линии сначала в юго-восточном направлении до точки, имеющей географические координаты 39° 47,5′ северной широты и 133° 13,7′ восточной долготы, а затем поворачивает на восток и идет до точки с географическими координатами 39°39,3′ северной широты и 133°45,0′ восточной долготы.

Российско-японская граница. Японские острова (территория Японии) носят по отношению к территории России противолежащий характер, при этом акватории только двух районов подлежат делимитации:

а) Пролив Лаперуза. Указы кабинета Министров Японии № 383 1993 г. и № 206 1996 г., установившие систему прямых исходных линий около японского побережья, допускают наличие в этом районе участка открытого моря. Неясным остается только правовое положение скалы Камень Опасности. Из Постановления Совета Министров СССР 1984 г. непонятно, учитывается ли эта скала при отсчете ширины территориальных вод или нет.

б) Проливная зона, разделяющая остров Хоккайдо и остров Кунашир и прилегающие к нему острова.

На советских картах, в частности на карте 61018 печати 1986 г., показана делимитационная линия между территориями СССР и Японии в этом районе. Эта линия не

[1429] Точка 1 с координатами Ш = 42° 17′ 29,03″ северной широты и Д = 130° 41′ 30,52″ восточной долготы – «срединная точка на прямой линии, соединяющей входные мысы реки Туманная».
[1430] Точка 1(А) с координатами Ш = 42° 17′ 34,34″ с. Ш., Д = 30° 41′ 49,16″ в. д.

является договорной и построена как срединная по отношению к территориям указанных государств.

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, т.к. 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.

Защиту Государственной границы осуществляют силы Федеральной Пограничной службы во взаимодействии с войсками ПВО и Военно-Морским флотом. ВМФ осуществляет защиту Государственной границы в подводной среде.

Силы Военно-Морского Флота 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 надводных (подводных) объектов во внутренних морских водах и в территориальном море Российской Федерации, 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 с нормами международного права, международными договорами РФ в военной области, а также в соответствии со Статьей 35 упомянутого выше Закона. А именно:

1) органы и войска Федеральной Пограничной службы РФ, Войска противовоздушной обороны и силы ВМФ, осуществляя защиту Государственной границы в пределах приграничной территории, применяют оружие и боевую технику для отражения вооруженного вторжения на территорию Российской Федерации, предотвращения попыток угона за границу воздушных, морских, речных судов и других транспортных средств без пассажиров.

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 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, членов их семей, когда их жизнь подвергается непосредственной опасности; для отражения нападения на подразделения и объекты органов и войск Федеральной пограничной службы Российской Федерации, Вооруженных Сил Российской Федерации, иных войск и воинских формирований Российской Федерации, принимающих участие в защите Государственной границы, в том числе для оказания помощи кораблям (катерам), самолетам и вертолетам при отражении вооруженного нападения на них. 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.

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 [217].

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.

1 июля 1868 г. в России 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;
– противодействовать 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;
– контролировать суда, выходящие из Российских портов за границу с грузами вина, спирта, сахара, т.е. товаров, за вывоз которых был установлен акцизный налог в пользу государственной казны;
– надзирать за рыбачьими и другими мелкими судами, плавающими у берегов Прибалтийских и Санкт-Петербургской губерний, с целью соблюдения ими правил перевозки товаров и людей[1431].

Понятие и статус современной таможенной границы РФ регламентируются законодательством Российской Федерации о таможенном деле, включающим Таможенный кодекс,[1432] закон «О таможенном тарифе»[1433] и иные акты законодательства, принятые в соответствии с Таможенным кодексом.

В соответствии со Статьей 2 Таможенного кодекса в РФ осуществляется единая таможенная политика, являющаяся составной частью внутренней и внешней политики Российской Федерации, целями которой являются обеспечение наиболее эффективного использования инструментов таможенного контроля и регулирования товарообмена на таможенной территории РФ, участие в реализации торгово-политических задач по защи-

[1431] 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.

[1432] В редакции от 28.05.2003, с изменениями ФЗ от 11.11.2004 №139-ФЗ, вступившими в силу с 01.01.2005.

[1433] В редакции от 22.08.2004.

те российского рынка, стимулирование развития национальной экономики, содействие проведению структурной перестройки и другие задачи экономической политики.

С учетом положений Статьи 33 КМП-82 границей распространения российской таможенной юрисдикции может являться линия, каждая точка которой равно удалена от исходных линий на установленную государством ширину, но не превышающую 24 морские мили.

В соответствии с положениями Статьи 2(1) Таможенного кодекса РФ, таможенную территорию России составляют сухопутная территория страны, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними. Кроме того, таможенная территория России включает в себя также находящиеся в морской исключительной экономической зоне страны искусственные острова, установки и сооружения, над которыми Российская Федерация обладает исключительной юрисдикцией в отношении таможенного дела [178][1434].

Таможенной границей РФ являются пределы таможенной территории Российской Федерации, а также периметры свободных таможенных зон и свободных складов.

На таможенной границе устанавливается таможенный режим, под которым понимается таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории РФ либо за ее пределами[1435].

В целях таможенного регулирования на таможенной границе РФ установлены следующие виды таможенных режимов:

1) основные (выпуск для внутреннего потребления; экспорт; международный таможенный транзит);

2) экономические (переработка на таможенной территории; переработка для внутреннего потребления; переработка вне таможенной территории; временный ввоз; таможенный склад; свободная таможенная зона (свободный склад);

3) завершающие таможенные режимы (реимпорт; реэкспорт; уничтожение; отказ в пользу государства);

4) специальные (временный вывоз; беспошлинная торговля; перемещение припасов; иные специальные).

Лицо вправе в любое время выбрать любой таможенный режим или изменить его на другой, независимо от характера, количества, страны происхождения или назначения товаров и транспортных средств.

Соблюдение режима таможенной границы достигается таможенным контролем, таможенным оформлением и перемещением через границу определенных объектов (перемещение физических лиц в настоящей работе не рассматривается).

Таможенный контроль – совокупность мер, осуществляемых таможенными органами в целях обеспечения соблюдения международных договоров и законодательства Российской Федерации о таможенном деле.

[1434] В редакции Федеральных законов от 29.06.2004 № 58-ФЗ, от 20.08.2004 № 118-ФЗ, от 11.11.2004 № 139-ФЗ, с изменениями, внесенными Федеральным законом от 23.12.2003 № 186-ФЗ) Изменения, внесенные Федеральным законом от 11.11.2004 № 139-ФЗ, вступили в силу с 1 января 2005.

[1435] Статья 11(22) Таможенного кодекса РФ.

Последующая стадия соблюдения режима таможенной границы – таможенное оформление, предполагающее процедуру помещения товаров и транспортных средств под определенный таможенный режим и завершение действия этого режима в соответствии с требованиями и положениями Таможенного кодекса.

Перемещение через таможенную границу предполагает совершение действий по ввозу на таможенную территорию или вывозу с этой территории товаров или транспортных средств любым способом, включая пересылку в международных почтовых отправлениях, использование трубопроводного транспорта и линий электропередач. К указанным действиям относятся:

а) фактическое пересечение таможенной границы (при ввозе товаров или транспортных средств на таможенную территорию и при ввозе с территории свободных таможенных зон и со свободных складов на остальную часть таможенной территории Российской Федерации);

б) подача таможенной декларации или иное действие, непосредственно направленное на реализацию намерения соответственно вывезти либо ввезти товары или транспортные средства (при вывозе товаров или транспортных средств с таможенной территории и при ввозе товаров или транспортных средств с остальной части таможенной территории РФ на территорию свободных таможенных зон и на свободные склады).

Ввиду того, что Статья 8(2) Таможенного кодекса РФ предусматривает, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены Кодексом и иными актами законодательства по таможенному делу, то применяются правила международного договора, а это значит, что положения Статьи 2 Таможенного кодекса в том, что касается включения в таможенную территорию РФ находящиеся в морской исключительной экономической зоне искусственные острова, установки и сооружения и распространения на них исключительной юрисдикции в отношении таможенного дела не могут признаваться правомерными, как противоречащие положениям Статьи 33 КМП-82, допускающей распространение, в том числе, таможенной юрисдикции не далее 24 морских миль.

Исключительная экономическая зона РФ

Правовой режим исключительной экономической зоны РФ, суверенные права и юрисдикцию государства в этой категории морских пространств установлены в соответствии с законом РФ от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации».[1436] В соответствии со Статьей 1 Закона исключительная экономическая зона РФ представляет собой *морской район, находящийся за пределами территориального моря РФ и прилегающий к нему, с особым правовым режимом, установленным настоящим Федеральным законом, международными договорами Российской Федерации и нормами международного права.*

Определение исключительной экономической зоны применяется также ко всем островам РФ, за исключением скал, которые не пригодны для поддержания жизни человека или для осуществления самостоятельной хозяйственной деятельности.

Внутренней границей исключительной экономической зоны является внешняя граница территориального моря. Внешняя граница исключительной экономической зоны находится на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

[1436] Действует с изменениями, установленными Федеральным законом от 11.11.2003 (№148-ФЗ), который вступил в силу с 01.01.2004.

Делимитация исключительной экономической зоны между РФ и государствами, побережья которых противолежат побережью РФ или являются смежными с российским побережьем, осуществляется в соответствии с международными договорами РФ или общепризнанными принципами и нормами международного права.

Российская Федерация в исключительной экономической зоне осуществляет:

(1) суверенные права в целях разведки, разработки, промысла и сохранения живых и неживых ресурсов и управления такими ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке исключительной экономической зоны;

(2) суверенные права в целях разведки морского дна и его недр и разработки минеральных и других неживых ресурсов, а также промысла живых организмов, относящихся к «сидячим видам» морского дна и его недр [1437];

(3) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на морском дне и в его недрах для любых целей [1438];

(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 исключительной экономической зоне 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 [1439].

Российская Федерация, осуществляя суверенные права и юрисдикцию в исключительной экономической зоне, не препятствует осуществлению судоходства, полетов, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

В российской исключительной экономической зоне 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.

Видами использования живых ресурсов являются:

[1437] 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 законами РФ «О недрах» (в редакции от 22.08.2004), «О континентальном шельфе» (в редакции от 22.08.2004).

[1438] Буровые работы для любых целей осуществляются в соответствии с ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

[1439] Прокладка подводных кабелей и трубопроводов Российской Федерации, а также прокладка подводных кабелей и трубопроводов иностранных государств в исключительной экономической зоне осуществляются в соответствии с Федеральным законом «О континентальном шельфе Российской Федерации».

– вылов (добыча) живых ресурсов в научно-исследовательских и контрольных целях для оценки состояния их запасов и для определения общего допустимого улова;
– вылов (добыча) живых ресурсов для их воспроизводства и акклиматизации;
– вылов (добыча) живых ресурсов в учебных и культурно-просветительских целях;
– разведка и промысел живых ресурсов;
– товарное выращивание живых ресурсов;
– искусственное воспроизводство живых ресурсов;
– любительский и спортивный вылов (добыча) живых ресурсов.

Выдача лицензий (разрешений) на отдельные виды использования живых ресурсов производится Федеральным агентством по рыболовству.

Право на использование живых ресурсов имеют российские (граждане и юридические лица РФ) и иностранные (иностранные граждане, юридические лица, иностранные государства и компетентные международные организации) заявители. Преимущественное право на использование живых ресурсов имеют представители коренных малочисленных народов и этнических общностей Севера и Дальнего Востока Российской Федерации, образ жизни, занятость и экономика которых традиционно основываются на промысле живых ресурсов; население Севера и Дальнего Востока Российской Федерации и население в местах постоянного проживания на территориях, прилегающих к морскому побережью, образ жизни, занятость и экономика которых традиционно основываются на промысле живых ресурсов; а также российские заявители:
-осуществляющие морские научные исследования биологического характера и (или) мероприятия по искусственному воспроизводству живых ресурсов;
-ведущие промысел живых ресурсов в целях поставки продукции для федеральных и региональных нужд.

Иностранные заявители могут использовать живые ресурсы в научных, промысловых и других целях после удовлетворения всех заявок российских заявителей при условии, что российские заявители не имеют возможности выловить весь допустимый улов заявленных видов живых ресурсов в конкретных промысловых районах, и только в соответствии с международными договорами РФ с государствами, гражданами которых являются эти иностранные заявители или в которых они зарегистрированы.

Российские и иностранные заявители, получившие лицензии (разрешения) на промысел живых ресурсов, имеют право на его осуществление в пределах только тех объемов, сроков, видов и районов, которые указаны в лицензии (разрешении) на промысел живых ресурсов. Основаниями для прекращения промысла живых ресурсов являются:

– добровольный отказ лицензиата от промысла живых ресурсов;

– выбор лицензиатом выделенной квоты;

– истечение срока действия лицензии (разрешения) на промысел живых ресурсов;

– нарушение правил промысла живых ресурсов повторно в течение календарного года или превышение выделенных лимитов на вылов (добычу) живых ресурсов;

– нарушение законодательства или международных договоров РФ;

– отсутствие на судах лицензиата технических средств связи, обеспечивающих передачу информации о местонахождении судна при промысле живых ресурсов;

– нарушение иностранными судами, участвующими в промысле живых ресурсов, порядка прохождения точек контроля;

– не внесение в установленный срок платы за пользование живыми ресурсами, штрафов и сумм в возмещение вреда;

– неуплата налогов, сборов и других платежей в федеральный бюджет и во внебюджетные фонды по представлению соответствующего налогового органа;

– непредставление отчетных материалов по видам живых ресурсов, объемам вылова (добычи) и районам промысла живых ресурсов;

– снижение продуктивности и ухудшение качественного состава видов живых ресурсов, систематическое загрязнение вод исключительной экономической зоны по вине пользователя.

Разведка и разработка неживых ресурсов может производиться как российскими физическими и юридическими лицами, так и иностранными: иностранными государствами и международными организациями на основании лицензии на разведку и разработку неживых ресурсов, выдаваемой специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по вопросам геологии и использованию 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 законами «О континентальном шельфе», «О недрах», «О соглашениях о разделе продукции»[1440] и международными договорами Российской Федерации.

Постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 391 утверждены Правила предоставления запросов на проведение морских научных исследований в исключительной экономической зоне 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 Министерство промышленности и энергетики РФ запрос (российский заявитель – не менее чем за 6 месяцев до начала года проведения исследований; иностранный – не менее чем за 6 месяцев до предполагаемой даты начала проведения морских научных исследований), которому прилагаются:

(а) подробная карта каждого района морских научных исследований, которая составляется в одной из общепринятых картографических проекций и на которую наносятся:

– маршрут движения судна (другого транспортного средства) от точки пересечения границы исключительной экономической зоны РФ до района морских научных исследований и до точки обратного пересечения этой границы;

– район морских научных исследований;

– маршрут движения судна в районе морских научных исследований по месту и времени;

– географические координаты точки постановки автономных измерительных средств;

(б) информация о последнем проекте морских научных исследований, который заявитель осуществил в исключительной экономической зоне 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 исключительной экономической зоне РФ, либо объясняющие причину того, почему копии образцов и данных не были переданы, с указанием возможных сроков такой передачи;

[1440] В редакции 2004 г.

(г) иные материалы, относящиеся к морским научным исследованиям, на которые запрашивается разрешение.

Министерство промышленности и энергетики РФ проверяет соответствие запроса существующим требованиям и направляет:

1) заявителю (иностранному заявителю – по дипломатическим каналам):

а) в течение 10 дней со дня получения – уведомление о получении запроса;

б) в течение 4 месяцев со дня получения – разрешение на проведение морских научных исследований или отказ в выдаче такого разрешения, либо запрашивает у заявителя дополнительную информацию относительно исследований, на проведение которых сделан запрос;

2) органам исполнительной власти (в сфере пограничной службы, обороны, безопасности, охраны окружающей среды, геологии и использования недр, рыболовства, гидрометеорологии и мониторинга окружающей природной среды) сам запрос и прилагаемые к нему документы. Федеральные органы исполнительной власти не позднее 30 дней с даты получения ими запроса направляют заключение в Министерство промышленности и энергетики РФ, которое либо принимает решение о выдаче разрешения.

В выдаче разрешения на проведение морских научных исследований может быть отказано, если:

а) они создают или могут создать угрозу безопасности РФ;

б) они несовместимы с требованиями защиты морской среды, живых и неживых ресурсов;

в) они включают в себя буровые работы на морском дне, использование взрывчатых веществ, пневматических устройств или привнесение вредных веществ в морскую среду;

г) они создают помехи деятельности, проводимой РФ при осуществлении суверенных прав и юрисдикции в исключительной экономической зоне;

д) они не соответствуют информации о характере и цели исследований, которые заявитель указал в своем запросе;

е) они имеют непосредственное значение для разведки и разработки, как живых, так и неживых природных ресурсов.

ж) заявитель имеет невыполненные перед РФ обязательства, вытекающие из ранее проведенных морских научных исследований.

В случае если в течение 4 месяцев заявитель не получает ответа, то через 6 месяцев с даты подачи запроса он может приступить к осуществлению морских научных исследований в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Производство энергии путем использования приливов, течений и ветра осуществляется гражданами Российской Федерации и российскими юридическими лицами, иностранными гражданами и иностранными юридическими лицами, иностранными государствами и компетентными международными организациями на основании лицензии на производство энергии путем использования приливов, течений и ветра, выдаваемой специально уполномоченным федеральным органом исполнительной власти по охране окружающей среды по согласованию с другими специально уполномоченными федеральным органом исполнительной власти по рыболовству, федеральным органом исполнительной власти по вопросам геологии и использованию недр, федеральным органом исполнительной власти по обороне, и только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы.

Защита и сохранение морской среды реализуется за счет осуществления государственной экологической экспертизы и государственного экологического контроля дея-

тельности в исключительной экономической зоне. Экспертизе подлежат все виды хозяйственной и иной деятельности в исключительной экономической зоне независимо от их сметной стоимости. Объектами государственной экологической экспертизы должны быть проекты государственных программ и планов, предплановая, предпроектная и проектная документация, относящиеся к изучению и промыслу живых ресурсов, разведке и разработке неживых ресурсов, созданию и использованию искусственных островов, установок и сооружений, подводных кабелей и трубопроводов.

Государственный экологический контроль в исключительной экономической зоне представляет собой систему мероприятий, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений применимых международных норм и стандартов или законов, стандартов и правил Российской Федерации по защите морской среды, живых и неживых ресурсов.

Расследование экологических правонарушений в целях возмещения вреда, нанесенного морской среде и живым ресурсам, осуществляют специально уполномоченные федеральные органы исполнительной власти по охране окружающей среды, рыболовству, пограничной службе в пределах своих полномочий.

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 Российской Федерации, распространяются и на исключительную экономическую зону. Перечень вредных веществ, сброс которых в исключительной экономической зоне 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».

Если столкновение судов, посадка судна на мель, морская авария при разведке или промысле живых ресурсов, при разведке или разработке неживых ресурсов либо транспортировании живых или неживых ресурсов, добытых в исключительной экономической зоне, либо иная морская авария, произошедшие в исключительной экономической зоне, либо действия по ликвидации последствий таких аварий привели или могут привести к серьезным вредным последствиям, Правительство Российской Федерации в соответствии с нормами международного права вправе принять необходимые меры, соразмерные фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты побережья Российской Федерации либо связанных с ним интересов (включая рыболовство) от загрязнения или угрозы загрязнения.

Охрану исключительной экономической зоны, ее живых и неживых ресурсов в целях их сохранения, защиты и рационального использования, защиты морской среды, экономических и иных законных интересов РФ осуществляют:

– федеральный орган исполнительной власти по пограничной службе;

– федеральный орган исполнительной власти по охране окружающей среды;

– федеральный орган исполнительной власти по таможенному делу.

Военные корабли и летательные аппараты, другие государственные суда и летательные аппараты Российской Федерации осуществляют охрану исключительной экономической зоны под присвоенными им флагами, вымпелами и отличительными знаками.

Граждане и юридические лица привлекаются к ответственности в соответствии с российским законодательством:

– за незаконные разведку и промысел живых ресурсов, поиск, разведку или разработку неживых ресурсов или нарушение правил, связанных с указанной деятельностью;

– передачу живых или неживых ресурсов иностранным государствам, иностранным гражданам или иностранным юридическим лицам, если это не отражено в лицензии (разрешении);

– нарушение предусмотренных лицензией (разрешением) и (или) международными договорами РФ условий промысла живых ресурсов или нарушение действующих стандартов (норм, правил) по безопасному проведению поиска, разведки и разработки неживых ресурсов, а также требований защиты морской среды, живых или неживых ресурсов;

– нарушения, повлекшие ухудшение условий воспроизводства живых ресурсов;

– проведение без разрешения либо с нарушением условий и установленных правил ресурсных или морских научных исследований;

– загрязнение морской среды с судов, летательных аппаратов, искусственных островов, установок и сооружений;

– нарушения, сопровождающиеся воспрепятствованием законной деятельности должностных лиц органов охраны;

– создание помех законным видам деятельности в исключительной экономической зоне.

Споры между гражданами, юридическими лицами, гражданами и юридическими лицами по поводу реализации их прав и обязанностей в российской исключительной экономической зоне разрешаются в судебном порядке судами РФ.

Континентальный шельф РФ

Правовой режим континентального шельфа Российской Федерации определяют положения Федерального закона РФ от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации» [1441].

В соответствии со Статьей 1 данного закона континентальный шельф Российской Федерации (далее – КШ 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 [1442].

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 КШ между РФ и государствами, побережья которых противолежат побережью или являются смежными с побережьем Российской Федерации, осуществ-

[1441] В редакции от 29.12.2004.

[1442] Определение континентального шельфа применяется также ко всем островам РФ.

ляется 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 перечня географических координат и геодезических данных исходных точек, указываемых на официально изданных картах или опубликованных в «Извещениях мореплавателям».

Российская Федерация на континентальном шельфе осуществляет:

1) суверенные права в целях разведки континентального шельфа и разработки его минеральных и живых ресурсов.

2) исключительное право разрешать и регулировать буровые работы на континентальном шельфе для любых целей;

3) 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;

4) юрисдикцию в отношении:

– морских научных исследований;

– защиты и сохранения морской среды в связи с разведкой и

–разработки минеральных ресурсов, промысла живых ресурсов, захоронения 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. Права РФ на континентальный шельф не должны затрагивать правовой статус покрывающих его вод и воздушного пространства над этими водами, а свои суверенные права и юрисдикцию Россия осуществляет на КШ, не препятствуя осуществлению судоходства, иных прав и свобод других государств, признаваемых в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Деятельность на континентальном шельфе осуществляется с учетом судоходства, рыболовства, морских научных исследований, других правомерных видов деятельности, а также с учетом обеспечения защиты и сохранения морской среды, минеральных и живых ресурсов.

Участки континентального шельфа могут предоставляться физическими юридическим лицам как РФ, так и иностранных государств, а также создаваемым на основе договора о совместной деятельности и не имеющим статуса юридического лица объединениям указанных юридических лиц (товариществам), являющимся стороной соглашения о разделе продукции, при условии, что участники такого объединения несут солидарную ответственность по обязательствам, вытекающим из соглашения о разделе продукции.

Участки предоставляются в пользование:

– для регионального геологического изучения континентального шельфа в целях оценки перспектив рудоносности и нефтегазоносности крупных регионов континентального шельфа (региональные геолого-геофизические работы, геологическая съемка, инженерно-геологические изыскания, ресурсные исследования);

– поиска минеральных ресурсов;

– разведки и разработки минеральных ресурсов;

– одновременных поиска, разведки и разработки минеральных ресурсов;

– строительства и эксплуатации подземных сооружений, не связанных с разведкой и разработкой минеральных ресурсов;

– сбора минералогических, палеонтологических и других геологических коллекционных материалов.

Участки должны представлять собой геометризованные блоки, параметры которых указываются в лицензии на региональное геологическое изучение континентального шельфа, поиск, разведку и разработку минеральных ресурсов, в том числе площадь морского дна с координатами ее границ и глубины недр.

В интересах обеспечения безопасности и развития промышленности и энергетики Российской Федерации на основании представления заинтересованных федеральных органов исполнительной власти могут вводиться ограничения на участие иностранных пользователей в конкурсах (аукционах) на поиск, разведку и разработку минеральных ресурсов отдельных участков, а также проведение конкурсов(аукционов) с участием только российских пользователей.

Порядок и условия проведения конкурсов (аукционов) на право пользования участками, основания для отказа в участии в конкурсе (аукционе), содержание лицензии на региональное геологическое изучение континентального шельфа, поиск, разведку и разработку минеральных ресурсов, сроки, на которые предоставляются указанные лицензии, права и обязанности пользователей участков, требования к безопасному ведению работ, основания для прекращения права на пользование участками, включая досрочное прекращение этого права, антимонопольные требования и условия раздела продукции регламентируются федеральными законами, применимыми к континентальному шельфу и деятельности на нем.

Создавать искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе могут:

– федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов РФ, физические и юридические лица РФ, а также иные лица, являющиеся инвесторами в соответствии с Федеральным законом «О соглашениях о разделе продукции» 1995 г. [1443];

– иностранные государства, их физические и юридические лица, иные лица, являющиеся инвесторами;

– компетентные международные организации.

Искусственные острова, установки и сооружения, установленные на российском континентальном шельфе, не обладают статусом островов и не имеют территориального моря, исключительной экономической зоны 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, информация о мерах по обеспечению безопасности сообщается в Министерство обороны для опубликования в «Извещениях мореплавателям».

Искусственные острова, установки и сооружения не создаются на признанных морских путях, имеющих существенное значение для международного судоходства.

Прокладывать подводные кабели и трубопроводы на КШ РФ могут как российские, так и иностранные заявители. Прокладка подводных кабелей и трубопроводов

[1443] В редакции от 29.12.2004 г.

осуществляется в соответствии с нормами международного права при условии, что этим не создаются помехи региональному геологическому изучению континентального шельфа, поиску, разведке и разработке минеральных ресурсов или промыслу живых ресурсов, эксплуатации и ремонту ранее проложенных кабелей и трубопроводов и обеспечиваются меры по защите и сохранению минеральных и живых ресурсов.

О проложенных подводных кабелях и трубопроводах сообщается специально уполномоченному на то федеральному органу по обороне для опубликования в «Извещениях мореплавателям». На такие подводные кабели и трубопроводы распространяется международная защита в соответствии с нормами международного права.

Морские научные исследования на КШ РФ могут проводиться:

– федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации,

– иностранными государствами;

– физическими и юридическими лицами, как РФ, так и иностранных государств;

– компетентными международными организациями.

Разрешение на проведение морских научных исследований выдается специально уполномоченным на то федеральным органом по науке и технической политике по согласованию со специально уполномоченными на то федеральным органом по геологии и использованию недр, федеральным органом по рыболовству, федеральным органом по охране окружающей среды и природных ресурсов, федеральным органом по обороне, федеральным органом по пограничной службе, федеральным органом по службе безопасности, федеральным органом по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, а при необходимости и с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

Исследовательские суда, летательные аппараты, установки и сооружения, проводящие морские научные исследования, обязаны регулярно поддерживать связь с береговыми службами и при наличии на исследовательских судах, летательных аппаратах, установках и сооружениях соответствующего оборудования передавать в основные международные синоптические сроки в ближайший российский радиометеорологический центр оперативные данные метеорологических, гидрологических и аэрологических наблюдений в соответствии со стандартными процедурами Всемирной метеорологической организации.

Защита и сохранение минеральных и живых ресурсов КШ РФ осуществляется государственной экологической экспертизой на континентальном шельфе, которой подлежат все виды хозяйственной деятельности на континентальном шельфе независимо от их сметной стоимости. 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, направленных на предупреждение, выявление и устранение нарушений применимых международных норм и стандартов или законов и правил Российской Федерации по защите минеральных и живых ресурсов.

Перечень отходов и других материалов, запрещенных к захоронению на континентальном шельфе, публикуется в «Извещениях мореплавателям». Захоронение отходов и других материалов допускается на основании разрешения, выдаваемого специально уполномоченным на то федеральным органом по охране окружающей среды и природных ресурсов по согласованию со специально уполномоченными на то федеральным органом по обороне, федеральным органом по рыболовству, федеральным органом по геологии и использованию недр, с органами государственного горного надзора с уведомлением специально уполномоченных на то федерального органа по погра-

ничной службе, федерального органа по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды и органов исполнительной власти субъектов РФ, территории которых примыкают к участку континентального шельфа, где предполагается произвести захоронение.

Если столкновение судов, посадка судна на мель, морская авария при разведке или разработке минеральных или живых ресурсов либо транспортировании минеральных или живых ресурсов, добытых на континентальном шельфе, либо иная морская авария, произошедшие в водах, покрывающих континентальный шельф, либо действия по ликвидации последствий таких аварий привели или могут привести к серьезным вредным последствиям, Правительство РФ, в соответствии с нормами международного права, вправе принять необходимые меры, соразмерные фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты побережья связанных с ним интересов (включая рыболовство) от загрязнения или угрозы загрязнения.

Охрана континентального шельфа, его минеральных и живых ресурсов в целях их сохранения, защиты и оптимального использования, защиты экономических и иных законных интересов РФ осуществляется в пределах своей компетенции:

– федеральным органом по пограничной службе;
– федеральным органом по геологии и использованию недр;
– федеральным органом государственного горного надзора;
– федеральным органом по рыболовству;
– федеральным органом по охране окружающей среды и природных ресурсов.

Координация использования сил органов охраны, указанных в настоящей статье, осуществляется федеральным органом по пограничной службе.

Военные корабли и летательные аппараты, другие государственные суда и летательные аппараты РФ осуществляют охрану континентального шельфа под присвоенными им флагами, вымпелами и отличительными знаками.

Физические и юридические лица, виновные в проведении без разрешения или с нарушением установленных правил геологического изучения континентального шельфа, ресурсных или морских научных исследований; незаконных региональном геологическом изучении континентального шельфа, поиске, разведке или разработке минеральных ресурсов или промысле живых ресурсов или нарушении правил, связанных с указанной деятельностью, передаче минеральных или живых ресурсов иностранным государствам, их физическим и юридическим лицам, если это не отражено в соответствующей лицензии (разрешении); нарушении действующих стандартов (норм, правил) по безопасному проведению поиска, разведки и разработки минеральных ресурсов или промысла живых ресурсов, а также требований защиты минеральных и живых ресурсов; нарушениях, повлекших ухудшение условий воспроизводства живых ресурсов континентального шельфа; нарушениях, сопровождающихся воспрепятствованием законной деятельности должностных лиц органов охраны; незаконном захоронении отходов и других материалов; загрязнении в результате буровых работ; незаконном создании искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе; незаконной прокладке подводных кабелей и трубопроводов, используемых для разведки и разработки минеральных ресурсов, а также в нарушении правил и условий вывода подводных кабелей и трубопроводов на территорию Российской Федерации; не обеспечении искусственных островов, установок и сооружений на континентальном шельфе средствами, постоянно предупреждающими об их наличии, а также в нарушении правил по поддержанию указанных средств в исправном состоянии и правил по удалению установок и сооружений, эксплуатация которых прекращена; создании помех законным видам деятельности на континентальном шельфе, привлекаются к административной или уголовной ответственности в соответствии с российским зако-

нодательством в зависимости от характера правонарушения, тяжести его последствий и размера нанесенного ущерба.

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 РФ и иностранными государствами по поводу реализации их прав и обязанностей на континентальном шельфе разрешаются мирными средствами в соответствии с международными договорами Российской Федерации 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.

Контроль за соблюдением правового режима КШ РФ осуществляется соответствующими должностными лицами федеральных органов исполнительной власти. Надзор за точным соблюдением настоящего Федерального закона осуществляется Генеральным прокурором Российской Федерации подчиненными ему прокурорами.

21.2. Правовой режим внутренних водных пространств

В соответствии с российской Конституцией (п. «к», ч. 1, Статья 72) водное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и ее субъектов.

Водное законодательство состоит из Водного кодекса (далее: «ВК») и принимаемых в соответствии с ним федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и ее субъектов. Источниками водного права могут быть также бассейновые соглашения о восстановлении и охране водных объектов[1444].

Водный кодекс РФ был принят 30 июня 1972 г. Кодекс впервые в российской юридической практике:

-ввел понятие «водный объект»;

-дал классификацию видов водопользования;

-установил разрешительный порядок предоставления права пользования конкретными водными объектами;

-определил приоритет хозяйственно-питьевого водопользования;

-узаконил всестороннюю охрану вод от загрязнения, засорения и истощения.

С момента принятия Кодекса в России произошли существенные политические и экономические изменения, в том числе, потребовавшие пересмотра отдельных положений водного законодательства.

18 октября 1995 г. Государственной Думой был принят второй (ныне действующий) Водный кодекс Российской Федерации, действующий в редакции 2005 г. Кодексом введены положения:

1) регулирующие право собственности на водные объекты;

2) устанавливающие разрешительный порядок водопользования,

3) допускающие сочетание административных и договорных способов правового регулирования водных отношений;

[1444] Общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации в области использования и охраны водных объектов являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Международные договоры Российской Федерации применяются к водным отношениям непосредственно, кроме случаев, когда из международного договора Российской Федерации следует, что для его применения требуется принятие внутригосударственного акта. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные настоящим Кодексом, то применяются правила международного договора [161, Статья 4].

4) узаконившие сложившуюся практику регулирования водных отношений по основным бассейнам поверхностных вод с помощью бассейновых соглашений;

5) определившие комплекс правил по экономическому регулированию использования, восстановления и охраны водных объектов.

Водные объекты могут находиться в государственной и в муниципальной собственности, а также в собственности граждан и юридических лиц [161, статья 35], водные объекты являются государственной собственностью.

Согласно Статье 46 ВК, «права пользования водными объектами приобретаются на основании лицензии на водопользование и заключенного в соответствии с ней договора пользования водным объектом», а права эти возникают с момента регистрации договора пользования водным объектом.

Лицензия, которая тоже должна быть зарегистрирована, выдается специально уполномоченным государственным органом управления использованием и охраной водного фонда. Договор заключается водопользователем с органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации. После выдачи гражданину или юридическому лицу лицензии на водопользование заключение договора пользования водным объектом является обязательным [162, Статья 58].

Водное законодательство Российской Федерации регулирует отношения[1445] в области использования и охраны водных объектов в целях обеспечения прав граждан на чистую воду и благоприятную водную среду; поддержания оптимальных условий водопользования; качества поверхностных и подземных вод в состоянии, отвечающем санитарным и экологическим требованиям; защиты водных объектов от загрязнения, засорения и истощения; предотвращения или ликвидации вредного воздействия вод, а также сохранения биологического разнообразия водных экосистем [161, Статья 3].

В связи с возможной коллизией положений ВК по поводу правоприменения иных законодательных актов РФ в нем установлены следующие приоритеты:

1) отношения, связанные с использованием воды, изъятой из водных объектов, регламентируются гражданским законодательством, санитарным и иным законодательством РФ;

2) отношения по поводу земель, лесов, недр, растительного и животного мира, атмосферного воздуха, возникающие при использования и охране водных объектов, регулируются водным законодательством РФ в той мере, в какой это необходимо для рационального использования и охраны водных объектов [161, Статья 5];

3) отношения, возникающие в области геологического изучения, разведки и охраны подземных вод, регулируются законодательством РФ о недрах и водным законодательством РФ;

4) отношения по поводу обособленных водных объектов (замкнутых водоемов) регулируются водным законодательством РФ в той мере, в какой данные отношения не урегулированы гражданским законодательством и земельным законодательством РФ;

5) имущественные отношения, возникающие при использовании и охране водных объектов, регулируются гражданским законодательством;

6) финансовые отношения, включая налоговые, а также иные административные отношения, возникающие при использовании и охране водных объектов, регулируются водным законодательством РФ в соответствии с общими положениями финансового и административного законодательства.

[1445] Отношения по поводу воды, находящейся в окружающей среде и не сосредоточенной в водных объектах, не относятся к предмету регулирования водного законодательства Российской Федерации.

Вопрос защиты водных объектов (или объектов водопользования) весьма актуальная задача, которая вряд ли может быть разрешена в рамках одного государства. Вместе с тем, ее международно-правовая составляющая, в настоящее время, представляется весьма ограниченной. Среди немногочисленных договорных источников, [1446] прежде всего, следует назвать Конвенцию по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер, принятую в Хельсинки, 17 марта 1992 г. [1447] с целью укрепления национальных и международных мер по предотвращению, ограничению и сокращению выбросов опасных веществ в водную среду и по уменьшению загрязнения морской среды, в особенности в прибрежных морских районах, из источников, расположенных на суше. В соответствии со статьей 2(6) Конвенции прибрежные государства должны осуществлять сотрудничество на основе равенства и взаимности, в частности, путем заключения двусторонних и многосторонних соглашений с целью выработки согласованной политики, программ и стратегий, охватывающих соответствующие водосборы или их части, для обеспечения предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия.

Для предотвращения, ограничения и сокращения трансграничного воздействия стороны Конвенции разрабатывают, утверждают, осуществляют соответствующие правовые, административные, экономические, финансовые и технические меры (Статья 3), на что, собственно, и направлено действующее российское водное законодательство.

Судоходство

Правовой режим судоходства по внутренним водным путям РФ регламентируется Конституцией РФ, Гражданским кодексом, федеральными законами в области внутреннего водного транспорта, а также соответствующими нормативными правовыми актами Президента и Правительства РФ и издаваемыми в соответствии с ними нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти.

Основным федеральным законом, регламентирующим режим внутреннего судоходства, является Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ), принятый Государственной Думой 7 февраля 2001 г.[1448].

В соответствии с положениями Статьи 3 КВВТ внутренний водный транспорт представляет собой вид транспорта, или производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации, а внутренние водные пути РФ – это естественные или искусственно созданные федеральные пути сообщения, обозначенные навигационными знаками или иным способом и используемые в целях судоходства. Под последним понимается деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправлений, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ,

[1446] Среди декларативных источников: Декларация Стокгольмской конференции по проблемам окружающей человека среды, Декларация ЕЭК о политике в области предупреждения и борьбы с загрязнением водных ресурсов, включая трансграничное загрязнение; Декларация ЕЭК о политике в области рационального использования водных ресурсов; Хартия рационального использования подземных вод ЕЭК и некоторые другие.

[1447] 17 июня 1999 г. к Конвенции был принят Протокол по проблемам воды и здоровья.

[1448] Изменения, внесенные Федеральным законом от 29.06.2004 № 58-ФЗ, вступили в силу с 1 июля 2004 г.

лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, санитарного и другого контроля, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей [163].

КВВТ регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на российских внутренних водных путях и определяет их права, обязанности и ответственность.

Положения КВВТ распространяются[1449]:

– на внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения;

– порты, расположенные на внутренних водных путях РФ;

– суда и иные плавучие объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях.

На участках внутренних водных путей, на которых навигационно-гидрографические условия обеспечения плавания судов и безопасности судоходства, в том числе проведения спасательных операций, соответствуют требованиям торгового мореплавания, отношения, возникающие из безопасности плавания судов по условиям торгового мореплавания, регулируются КТМ-99, а отношения, возникающие из договора перевозки, – КВВТ [163].

Давая общую характеристику понятия «судно» (самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях судоходства), КВВТ относит к таковым:

– суда смешанного (река–море) плавания [1450];

– паромы;

– дноуглубительный и дноочистительный снаряды;

– плавучие краны и другие технические сооружения подобного рода.

Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта и надзор за безопасностью портовых гидротехнических и судоходных гидротехнических сооружений осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта непосредственно либо через его территориальные органы или находящиеся в его ведении государственные организации.

Государственному лицензированию[1451] подлежат осуществляемые на коммерческой основе на внутреннем водном транспорте (транспортные и другие услуги, выполняемые за плату) следующие виды деятельности (в том числе перевозки, выполняемые на морских участках в судах смешанного (река–море) плавания и в заграничном сообщении:

– перевозка грузов;

– перевозка пассажиров;

– буксировка плотов, судов и иных плавучих объектов;

– погрузочно-разгрузочные работы;

[1449] Положения КВВТ не распространяются на военные корабли, пограничные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в государственной или муниципальной собственности и эксплуатируемые только в некоммерческих целях.

[1450] Суда, которые по своим техническим характеристикам пригодны и в установленном порядке допущены к эксплуатации в целях судоходства по морским и внутренним водным путям.

[1451] Лицензирование перевозочной (включая судами «река–море» плавания), транспортно-экспедиторской и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на внутреннем водном транспорте, осуществляется Службой речного флота Министерства Транспорта РФ на основании положения, утвержденного Министром транспорта РФ от 11 марта 1998 г.

– складские операции;

– транспортно-экспедиторское обслуживание;

– проводка судов лоцманами;

– техническая (тренажерная) подготовка специалистов речного транспорта.

Порядок установления тарифов на перевозки грузов, пассажиров и их багажа, буксировку судов и иных плавучих объектов, погрузку и выгрузку грузов, другие услуги внутреннего водного транспорта, а также правила применения таких тарифов устанавливаются Правительством РФ. Однако плата:

– за перевозки грузов, пассажиров и их багажа устанавливается перевозчиками;

– за буксировку судов и иных плавучих объектов устанавливается буксировщиками [163, Статья 6].

Примечательно, что КВВТ содержит и положения, регламентирующие подъем затонувшего имущества. Исходя из положений Статьи 45, к затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно в пределах внутренних водных путей либо выброшены на мелководье или берег.

В случае если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества рассматривается как спасательная операция, то применяются нормы, применимые к вознаграждению и специальной компенсации спасателей.

В частности, Статья 46 указывает, что собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество, должен известить об этом бассейновый орган государственного управления на внутреннем водном транспорте в течение одного года со дня, когда имущество затонуло. В свою очередь, бассейновый орган в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте о порядке и сроке подъема затонувшего имущества [163].

В соответствии с положениями Статьи 7 КВВТ внутренние водные пути и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения находятся в федеральной собственности и могут использоваться в целях судоходства любыми юридическими и физическими лицами. Навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания судов по внутренним водным путям осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте. Указанное обеспечение условий плавания на участках пограничных зон РФ регулируется международными договорами Российской Федерации.

Бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте имеют право:

– пользоваться береговой полосой для проведения работ по обеспечению судоходства и строительству зданий, строений и сооружений для этих целей в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

– устанавливать на береговой полосе береговые средства навигационного оборудования;

– осуществлять рубки произрастающих на береговой полосе деревьев и кустарников для обеспечения безопасности судоходства, в том числе видимости береговых средств навигационного оборудования, а также для геодезического обоснования при съемках участков русел рек и дна.

Обеспечение безопасности судоходства по внутренним водным путям РФ возложено на судовладельца, в связи, с чем он обязан:

1) подготовить судно к плаванию (судно считается годным к плаванию, если должным образом обеспечено укомплектование экипажа судна, и оно удовлетворяет требованиям обеспечения безопасности судоходства, экологической, санитарной и пожарной безопасности);

2) назначить лицо, ответственное за безопасную эксплуатацию судов;

3) обеспечить безопасную практику эксплуатации судов;

4) постоянно улучшать навыки членов экипажей судов, других работников в области безопасности судоходства;

5) обеспечить укомплектование экипажей судов и поддерживать суда в техническом состоянии, которое должно соответствовать требованиям безопасности судоходства, установленным действующим законодательством.

Бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте для обеспечения безопасности судоходства осуществляют:

1) содержание внутренних водных путей в соответствии с программой обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов, категорией навигационного оборудования и сроками его действия;

2) пропуск судов и иных плавучих объектов через шлюзы;

3) диспетчерское регулирование движения судов;

4) проведение аттестации ответственных за обеспечение безопасности судоходства работников и дипломирование лиц командного состава судов, подлежащих государственной регистрации в Государственном судовом реестре РФ или судовой книге, а также выдачу в установленных случаях паспортов моряка, лоцманских удостоверений о праве лоцманской проводки судов;

5) контроль за выполнением правил, норм и стандартов в области связи, используемой судами на внутренних водных путях, а также контроль за деятельностью лоцманских служб, а также контроль за соблюдением законодательства в области внутреннего водного транспорта.

6) контроль за соблюдением требований пожарной безопасности на судах независимо от форм собственности, выполнением правил и норм, регламентирующих перевозки пожароопасных грузов, а также проверка противопожарного состояния выходящих в море судов смешанного (река–море) плавания с выдачей им свидетельств пожарной охраны.

Функциями технического надзора за судами наделяются органы Технического надзора и классификации судов Российской Федерации. Техническому надзору подлежат:

а) самоходные суда внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт;

б) несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн;

в) пассажирские и наливные суда, паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях;

г) суда смешанного типа (река–море);

д) спортивные и прогулочные парусные суда независимо от наличия и мощности главных двигателей, вместимости и количества пассажиров;

е) спортивные и прогулочные самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт

ж) спортивные и прогулочные несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн.

Органы технического надзора и классификации судов Российской Федерации имеют право запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и технических средств, а также не выдавать или аннулировать ранее выданные ими разре-

шающие эксплуатацию судов документы. Классификация судов осуществляется органами технического надзора и классификации судов Российской Федерации на возмездной основе за счет судовладельцев.

Надзор за безопасностью эксплуатации судов на внутренних водных путях самоходных судов внутреннего плавания осуществляется государственной речной судоходной инспекцией. Инспекция осуществляет надзор:

а) за выполнением судовладельцами, членами экипажей судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими судоходство на внутренних водных путях, требований обеспечения безопасности эксплуатации судов в соответствии с законодательством в области внутреннего водного транспорта РФ;

б) за расследованием и классификацией транспортных происшествий с судами на внутренних водных путях;

в) за государственной регистрацией судов в Государственном судовом реестре и выдачей свидетельств о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации и свидетельств о праве собственности на судно;

г) за знаниями лиц командного состава судов, проверку судов;

д) за надлежащим содержанием судовых ходов и средств навигационного оборудования;

е) за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов;

ж) за обеспечением экологической безопасности при эксплуатации судов.

Предписания должностных лиц государственной речной судоходной инспекции об обеспечении безопасности эксплуатации судов являются обязательными для выполнения судовладельцами, членами экипажей судов, юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими судоходство на внутренних водных путях.

Земельные участки, отведенные для стоянки, погрузки и выгрузки судов, составляют территорию портов, а акватории в пределах внутренних водных путей, в том числе рейды и подходы к порту составляют акваторию портов. Для регулирования деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в порту, а также деятельности, связанной с использованием находящихся в порту судов, бассейновые органы государственного управления на внутреннем водном транспорте могут утверждать обязательные постановления, касающиеся деятельности в порту. Эти постановления должны содержать:

– описание установленных границ порта;

– правила захода судов в порт и выхода их из порта;

– правила плавания судов в пределах акватории порта и стоянки их в порту;

– правила обеспечения безопасности и порядка в порту;

– правила пользования технологической связью организаций внутреннего водного транспорта;

– требования пожарной и экологической безопасности, санитарного, таможенного и пограничного контроля в порту.

Капитан порта является должностным лицом бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте и его распоряжения по относящимся к его компетенции вопросам обязательны для находящихся в порту судов, юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан.

Капитан порта осуществляет:

– контроль за судами в целях обеспечения безопасности судоходства;

– надзор за соблюдением международных договоров Российской Федерации, федеральных законов и правил о торговом мореплавании в портах, расположенных в устье реки и открытых для захода иностранных судов.

По требованию капитана порта капитаны находящихся в порту судов, владельцы иных плавучих объектов, а также юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие предпринимательскую деятельность в порту, обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в порту.

В целях обеспечения безопасности плавания судов по внутренним водным путям и предотвращения транспортных происшествий ссудами создаются государственные лоцманские службы и негосударственные организации по лоцманской проводке с судов. Лоцманские услуги оказываются на возмездной основе. Перечень участков внутренних водных путей, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Аренда судов осуществляется на основе положений главы X КВВТ, а также в соответствии с гражданским законодательством.

Стороны договора аренды: арендодатель – лицо, сдающее судно в аренду, и арендатор (субарендатор) – лицо, принимающее судно в аренду. Отчуждение судна во время действия договора аренды не влечет за собой прекращение действия указанного договора, и новый собственник приобретает все права и обязанности, предусмотренные таким договором и законодательством Российской Федерации. При этом лицо, у которого отчуждается судно, обязано уведомить лицо, приобретающее право собственности на судно, обо всех договорах аренды, заключенных в отношении отчуждаемого судна. Обязанностью лица, приобретающего право собственности на судно, является уведомление всех арендаторов данного судна о смене собственника [163, Статья 60].

Судно может быть взято в аренду с экипажем [163, Статья 61] или без такового [163, Статья 63]. В обоих случаях арендатор обязан:

– принять судно в свое распоряжение;

– вернуть владельцу по окончанию срока аренды (передача судна в аренду и возврат судна по истечении срока действия договора аренды осуществляются арендодателем и арендатором в пункте отстоя судна);

– уплачивать арендодателю арендную плату в порядке и сроки, которые предусмотрены договором аренды (в случае гибели судна арендная плата должна быть внесена арендатором за время, включающее в себя день его гибели, а если этот день установить невозможно, день получения последнего известия о нем).

При аренде судна с экипажем арендодатель обязан:

– обеспечить пригодность судна для целей, предусмотренных договором аренды;

– укомплектовать судно экипажем;

– должным образом снарядить судно и обеспечить наличие судовыми документами в соответствии с целями аренды.

– нести ответственность за вред, причиненный третьим лицам арендованным судном, его механизмами, устройствами, оборудованием (арендодатель вправе предъявить к арендатору регрессное требование о возмещении сумм, выплаченных третьим лицам, если докажет, что вред возник по вине арендатора).

Арендатор обязан осуществлять все расходы, связанные с коммерческой эксплуатацией судна, в том числе расходы на оплату топлива и других расходуемых в процессе эксплуатации материалов и на оплату сборов.

Арендатор вправе:

– от своего имени заключать договоры перевозки или буксировки без согласия арендодателя, если они не противоречат назначению и классу судна, а также целям, предусмотренным договором аренды;

– назначить на судно для осуществления руководства его коммерческой эксплуатацией своего представителя, распоряжения которого в части коммерческой эксплуатации судна являются для капитана судна обязательными;

– сдавать судно в субаренду на условиях аренды судна с экипажем.

При аренде судна без экипажа арендодатель обязан передать арендатору документы, предусмотренные для его эксплуатации, а если арендодатель не является собственником судна, он еще и обязан известить собственника судна обо всех заключенных в отношении данного судна договорах аренды и субаренды.

Арендатор обязан:

– осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с его назначением и классом, а также целями, предусмотренными договором аренды;

– поддерживать судно в состоянии, пригодном к плаванию (в течение срока действия договора аренды);

– возвратить судно арендодателю в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа.

Арендатор вправе:

– требовать от арендодателя передачи всех документов, предусмотренных законодательством в области внутреннего водного транспорта РФ, для эксплуатации арендуемого судна;

– самостоятельно осуществлять снаряжение судна и его текущий и капитальный ремонты;

– самостоятельно и за свой счет осуществлять укомплектование судна экипажем;

– оставить на судне членов прежнего экипажа;

– без согласия арендодателя сдавать судно в субаренду как с экипажем, так и без экипажа.

Арендатор несет ответственность перед арендодателем за гибель или повреждение судна, а также за вред, причиненный третьим лицам, в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Перевозки грузов осуществляются на основании договоров перевозок грузов в соответствии с заявками грузоотправителей и договорами об организации перевозок грузов, а также по мере предъявления их для перевозок. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу, а грузоотправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату.

Составленная в соответствии с требованиями правил перевозок грузов транспортная накладная и оформленные на ее основании дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки подтверждают заключение договора перевозки груза.

Договор перевозки груза может быть заключен с условием предоставления для перевозки груза всего судна или части его (договор фрахтования). В этом случае фрахтователь имеет права и несет обязанности, предусмотренные КВВТ для грузоотправителей. Перевозчик должен осуществлять перевозки грузов на внутреннем водном транспорте в соответствии с выданной ему лицензией.

Организация перевозки грузов

Исходя из содержания КВВТ его положения распространяются на перевозку всех видов грузов, включая опасные[1452].

[1452] Опасными грузами являются грузы, которые в силу присущих им свойств и особенностей при их перевозках, перегрузках и хранении могут создавать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей. Опасные грузы пере-

В соответствии с договором об организации перевозок грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать грузы, а грузоотправитель – предъявлять их для перевозок в обусловленном объеме. Таким договором устанавливаются объем, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозок, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозок грузов. При заключении договора об организации перевозок грузов перевозки грузов в определенном рейсе осуществляются в соответствии с договором перевозки груза, заключенным на основании договора об организации перевозок грузов. Условия перевозок грузов, согласованные сторонами в договоре об организации перевозок грузов, считаются включенными в договор перевозки груза в определенном рейсе, если иное не предусмотрено таким договором.

Грузоотправитель обязан:

– до предъявления груза для перевозки подготовить его таким образом, чтобы обеспечить безопасность перевозки, сохранность груза, судна и контейнеров;

– нанести на предъявляемые для перевозки тарные и штучные грузы, а также транспортные пакеты маркировку в соответствии с требованиями государственных стандартов на маркировку грузов и правил перевозок грузов;

– приложить к транспортной накладной документы, предусмотренные санитарными, таможенными, карантинными и иными правилами в соответствии с требованиями международных договоров законодательства РФ;

– при предъявлении груза для перевозки представить перевозчику транспортную накладную, заполненную в соответствии с правилами перевозок грузов, и другие предусмотренные соответствующими нормативными правовыми актами документы;

– приложить к транспортной накладной сертификаты, паспорта качества, удостоверения и другие документы, наличие которых установлено федеральными законами и иными нормативными правовыми актами РФ.

Грузоотправитель имеет право:

– распоряжаться грузом до выдачи его грузополучателю либо передачи такого права грузополучателю или третьему лицу (при передаче права распоряжения грузом грузополучателю или третьему лицу грузоотправитель обязан уведомить об этом перевозчика);

– потребовать обратной выдачи груза в порту его отправления до начала перевозки груза (в случае изменения грузополучателя и (или) порта назначения лицо, по требованию которого осуществлено такое изменение, является ответственным за его последствия и обязано урегулировать расчеты между грузоотправителем, первоначальным грузополучателем, фактическим грузополучателем и перевозчиком).

Грузополучатель обязан принять и своевременно вывезти из порта прибывший в его адрес груз (прибывший груз хранится в порту назначения бесплатно в течение суток, не считая дня прибытия груза).

Перевозчик имеет право:

– проверить достоверность любых сведений, указанных в транспортной накладной;

– опломбировать загруженные трюмы и контейнеры с грузами для личных (бытовых) нужд при оказании услуг физическим лицам. .

Перевозчик обязан:

– проставить календарный штемпель в транспортной накладной и выдать грузоотправителю квитанцию о приеме груза для перевозки;

возятся в соответствии с правилами перевозок опасных грузов на внутреннем водном транспорте, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

– подать судно к указанному грузоотправителем, грузополучателем месту погрузки или выгрузки груза (подача судна под погрузку в состоянии, не пригодном для перевозки определенного груза, приравнивается к неподаче судна);

– уведомить грузополучателя о прибывших в его адрес грузах не позднее чем в 12 часов дня, следующего за днем прибытия грузов, если выгрузка грузов является обязанностью перевозчика.

Грузоотправитель или грузополучатель, получившие извещение о времени прибытия судна, обязаны заблаговременно (не позднее чем через 2 часа с момента извещения) указать место, к которому должно быть подано судно под погрузку или выгрузку груза.

В какой-то мере аналогом линейного судоходства следует считать перевозки, которые осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок однородных грузов навалом, насыпью или наливом. Отправка таких грузов, расчеты за принятое для перевозок и сданное грузополучателю количество грузов производятся после закрытия навигации или по истечении срока выдачи всех грузов. Естественная убыль при таких расчетах исчисляется, исходя из общего количества перевезенных грузов.

Перевозчик вправе удерживать груз в случае неуплаты ему обусловленных договором платежей. В этом случае требования перевозчика, удерживающего груз, удовлетворяются за счет стоимости груза. В случае, если удерживаемый груз является скоропортящимся или расходы на хранение груза превышают его стоимость, перевозчик вправе реализовать груз.

Реализация грузов (за исключением грузов, изъятых из оборота и ограниченных в обороте, а также специальных, в том числе грузов, предназначенных для удовлетворения государственных и оборонных нужд), осуществляется в соответствии с договором купли-продажи исходя из цены грузов, подтвержденной документами об оплате их стоимости, или соответствующим договором при отсутствии таких документов, или договором исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

Перевозчик вправе реализовать грузы ранее указанных выше сроков, в случае, если грузы являются скоропортящимися или расходы на хранение грузов в указанные сроки превысят стоимость грузов. В случае, если до выдачи груза или во время его выдачи грузополучатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении (порче) груза и не указал их общий характер, считается, что груз выдан грузополучателю в соответствии с условиями договора перевозки.

Перевозчик и грузополучатель обязаны совместно проверить в порту назначения массу груза, прибывшего на неисправном судне или с неисправными запорно-пломбировочными устройствами, в случае прибытия груза с признаками частичной утраты или повреждения (порчи).

Груз выдается грузополучателю, указанному в транспортной накладной, или иному грузополучателю (если такое изменение оформлено в соответствии с КВВТ) после внесения всех причитающихся перевозчику платежей. Подтверждением выдачи груза является подпись грузополучателя в дорожной ведомости.

В случае, если в течение сроков, предусмотренных правилами перевозок грузов или соглашением сторон, груз не принят и не вывезен грузополучателем, груз считается невостребованным. Перевозчик обязан уведомить грузоотправителя о том, что груз не востребован. В случае, если по истечении четырех суток перевозчик не получит распоряжение грузоотправителя, грузополучателя о том, как поступить с грузом, он вправе возвратить груз грузоотправителю или реализовать его.

В случае, если груз был принят для перевозки до наступления срока прекращения обязательного приема груза для перевозки и судно было задержано в пути в связи с

длительным препятствием продолжению рейса, перевозчик обязан по согласованию с грузоотправителем, грузополучателем принять меры по отправлению груза в порт или другой пункт назначения другим видом транспорта или может его реализовать.

Перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом.

Перевозки грузов в прямом смешанном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов.

Порядок организации перевозок грузов в прямом смешанном сообщении определяется заключенными в соответствии с законодательством Российской Федерации соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

Буксировка

В соответствии с договором буксировки одна сторона (буксировщик) обязуется своевременно и в сохранности отбуксировать судно, плот или иной плавучий объект (далее – буксируемый объект) в порт назначения с соблюдением условий буксировки и сдать его получателю, указанному в транспортной накладной, а другая сторона (отправитель) обязуется предъявить буксируемый объект для буксировки и оплатить ее.

Заключение договора буксировки подтверждается наличием транспортной накладной, составленной в соответствии с требованиями правил буксировки судов, плотов и иных плавучих объектов, утвержденных федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, и оформленной на основании такой накладной дорожной ведомости и квитанции о приеме буксируемого объекта для буксировки.

Буксируемый объект должен быть предъявлен для буксировки его владельцем или уполномоченным им лицом (отправителем) в состоянии, пригодном для безопасного плавания, в соответствии с правилами буксировки, техническими условиями формирования и оснастки плотов, а также договором буксировки или договором об организации буксировок.

Технические условия формирования и оснастки плотов разрабатываются изготовителями плотов, согласовываются с государственной речной судоходной инспекцией бассейна и утверждаются бассейновым органом государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Члены экипажа буксируемого объекта обязаны исполнять распоряжения капитана буксирующего судна в части обеспечения безопасности судоходства, сохранности буксируемого объекта и принимать меры по предупреждению транспортных происшествий с буксируемым объектом.

Буксируемый объект должен быть предъявлен его отправителем для осмотра не позднее чем за 12 часов до срока отправления. Буксировщик обязан до приема буксируемого объекта провести его осмотр, проверить необходимые для буксировки документы, оснастку (такелаж) и оборудование буксируемого объекта, габариты буксируемого объекта, соответствие буксируемого объекта правилам плавания, а в отношении плотов – соответствие плота техническим условиям формирования и оснастки плотов.

Буксировщик должен известить получателя о времени прибытия буксируемого объекта в порт назначения не позднее, чем за 24 часа, а также повторно за 6 часов до прибытия буксируемого объекта. Получатель буксируемого объекта обязан указать капитану буксирующего судна место постановки буксируемого объекта и место его приема, а также обеспечить безопасную постановку буксируемого объекта.

В случае если буксируемый объект доставлен в порт назначения с признаками повреждения, буксировщик совместно с получателем буксируемого объекта осуществляет его осмотр и оценку повреждений.

Буксируемые объекты, принятые после наступления сроков прекращения обязательного приема буксируемых объектов для буксировки, если они не могут быть доставлены по назначению или были задержаны в пути, должны быть приняты их отправителями на хранение и поставлены на длительный отстой, в том числе в зимнее время года, в месте остановки движения.

Организация перевозки пассажиров

Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются на основании договоров перевозок пассажиров. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в порт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в порт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд и при сдаче пассажиром багажа плату за его провоз. Пассажиру в подтверждение заключения договора перевозки пассажира выдаются билет на право проезда. Порядок осуществления перевозок пассажиров и их багажа регламентируется правилами перевозок пассажиров и их багажа, утвержденными федеральным органом исполнительной власти в области транспорта [163, Статья 95].

Перевозки пассажиров и их багажа осуществляются по договору фрахтования судна. По договору фрахтования судна одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за обусловленную плату для выполнения одного или нескольких рейсов определенные помещения судна.

Жизнь и здоровье пассажиров подлежат обязательному страхованию в соответствии с законодательством Российской Федерации на время перевозок.

Пассажир имеет право:

а) приобрести билет на пассажирское место любой категории для проезда до любого порта, указанного в расписании движения судов или объявленного по маршруту следования судна;

б) провозить с собой бесплатно одного ребенка в возрасте не старше 5 лет, если он не занимает отдельное пассажирское место, а также детей в возрасте не старше 10 лет с оплатой в соответствии с льготным тарифом;

в) провозить с собой бесплатно ручную кладь (легко переносимые, не стесняющие других пассажиров вещи длиной не более чем 1,8 м или суммарной длиной по периметру не более чем 2,6 м), общий вес которой составляет не более чем 36 кг и на скоростных судах не более чем 20 кг;

г) сдавать багаж для перевозки за плату в соответствии с тарифом на перевозки багажа;

д) делать остановку в пути следования не более чем на 10 суток с соответствующим оформлением такой остановки при проезде на судах на расстояние 500 км и более;

е) продлевать срок действия билета в случае болезни, подтвержденной документом лечебного учреждения, на время болезни или сдать билет и получить провозную плату.

Пассажир обязан соблюдать утвержденные федеральным органом исполнительной власти в области транспорта правила пользования судами и расположенными на берегу и предназначенными для обслуживания перевозок пассажиров объектами.

Ответственность участников транспортных операций

Перевозчик или буксировщик несет ответственность:

а) за неподачу транспортных средств, грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта, а также не использование поданных транспортных средств – имущественную ответственность в виде штрафа в следующих размерах:

– при перевозке груза на судне или буксировке буксируемого объекта – 0,1 размера минимального размера оплаты труда за каждую тонну груза или буксируемого объекта;

– при перевозке груза в контейнерах – 0,5 размера минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто до 5 тонн включительно, минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто от 5 до 10 тонн включительно, двух размеров минимального размера оплаты труда за каждый контейнер массой брутто свыше 10 тонн;

б) несоблюдение сроков доставки груза: уплачивают по требованию грузополучателя или получателя буксируемого объекта пени в размере 9 % провозной платы за каждые сутки просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если они не докажут, что несоблюдение сроков доставки груза или буксируемого объекта произошло вследствие обстоятельств, которые перевозчик или буксировщик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

д) задержку отправления пассажирского судна или прибытие его с опозданием или за несоблюдение сроков доставки буксируемого объекта: штраф в размере 3 % стоимости проезда за каждый час задержки или опоздания, но не более чем в размере стоимости проезда, если перевозчик не докажет, что такие задержка или прибытие с опозданием произошли вследствие непреодолимой силы, устранения угрожающей жизни и здоровью пассажиров неисправности пассажирского судна или иных не зависящих от перевозчика обстоятельств;

е) утрату[1453], недостачу или повреждение (порчу) груза, багажа либо буксировщика за утрату или повреждение буксируемого объекта.

Перевозчик или буксировщик освобождается от ответственности, предусмотренной КВВТ, если невыполнение их обязательств произошло вследствие:

1) ограничения или запрещения движения судов, на период их действия;

2) спасания жизни людей или имущества на воде;

3) неправильных действий и указаний грузоотправителя или отправителя буксируемого объекта в случае доказательства таких действий и указаний; скрытых недостатков тары, груза или его свойств; разницы в массе груза в пределах норм естественной убыли, снижения влажности и расхождения норм в показаниях весовых приборов, а также разницы в массе груза, принятого для перевозки исходя из массы, определенной грузоотправителем без участия перевозчика; доставки груза на исправном судне с исправными запорно-пломбировочными устройствами или в сопровождении представителя грузоотправителя, грузополучателя без запорно-пломбировочных устройств при наличии об этом отметки в транспортной накладной;

4) если груз или буксируемый объект не был предъявлен для перевозки или буксировки вследствие обстоятельств, указанных в пункте 1.

Ущерб, причиненный при перевозке груза или багажа, возмещается перевозчиком в случае:

– утраты либо недостачи груза или багажа – в размере стоимости утраченного либо недостающего груза или багажа[1454];

[1453] Груз, багаж или буксируемый объект считается утраченным, если не прибудет в порт назначения по истечении 30 суток после окончания срока доставки.

[1454] Стоимость груза или багажа определяется исходя из цены груза или багажа, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, при отсутствии счета или указания цены в договоре исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары.

– повреждения (порчи) груза или багажа – в размере суммы, на которую понизилась стоимость груза или багажа;

– невозможности восстановления поврежденного груза или багажа – в размере стоимости груза или багажа;

– утраты груза или багажа, сданных для перевозки с объявлением их ценности, – в размере объявленной стоимости груза или багажа.

За неправильное указание в транспортной накладной наименования груза, особых отметок и необходимых при перевозке груза мер предосторожности, за предъявление запрещенного для перевозки груза или за неправильное указание свойств груза с грузоотправителя взыскивается штраф в размере пятикратной платы за перевозку такого груза на все расстояние его перевозки независимо от возмещения вызванных данным обстоятельством убытков перевозчика.

За сверхнормативный простой судов и задержку возврата контейнеров с грузоотправителя, грузополучателя, отправителя и получателя буксируемого объекта, по вине которых они допущены, взыскивается штраф в следующих размерах:

– 0,5 размера минимального размера оплаты труда за 100 тонн грузоподъемности самоходного грузового судна в час;

– 0,07 размера минимального размера оплаты труда за 100 тонн грузоподъемности несамоходного грузового судна в час;

– одного минимального размера оплаты труда за 100 киловатт мощности буксирного судна в час.

Кроме того, КВВТ предусмотрена ответственность за ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами. Ущерб от загрязнения с судна нефтью или другими веществами означает вред, который причинен жизни и здоровью людей или окружающей среде либо в результате причинения которого затруднено использование водных объектов. Указанный ущерб включает в себя расходы на принятие разумных мер, предпринятых любым лицом по предотвращению или ликвидации последствий происшествия, которое могло вызвать либо вызвало утечку или сброс с судна нефти или других веществ, и убытки, связанные с осуществлением таких мер. Возмещение вреда, причиненного окружающей среде в результате ее загрязнения, осуществляется добровольно либо на основании решения суда или арбитражного суда в установленном порядке.

На основании Статьи 77 КВВТ вследствие непреодолимой силы и военных действий, объявления карантина, а также при чрезмерном скоплении грузов и судов в порту в целях обеспечения безопасности судоходства, охраны жизни и здоровья людей, сохранности грузов бассейновый орган государственного управления на внутреннем водном транспорте вправе принять решение об ограничении или о запрещении движения судов, а также об ограничении их осадки вследствие низких уровней воды на определенных участках или определенных направлениях внутренних водных путей, о чем немедленно уведомляет федеральный орган исполнительной власти в области транспорта, который принимает решение о сроках действия такого ограничения.

В случае введения ограничения или запрещения движения судов на срок более чем 5 суток федеральный орган исполнительной власти в области транспорта незамедлительно уведомляет об этом Правительство РФ. О принятом решении бассейновый орган государственного управления на внутреннем водном транспорте информирует перевозчиков, грузоотправителей, грузополучателей в порядке, установленном правилами перевозок грузов, с указанием причин и сроков введения ограничения или запрещения движения судов.

Обстоятельства, являющиеся основанием для имущественной ответственности перевозчиков, буксировщиков, грузоотправителей, грузополучателей, отправителей

буксируемых объектов, получателей буксируемых объектов и пассажиров при осуществлении соответствующих перевозок, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы, составляемыми перевозчиками или буксировщиками по заявлениям грузоотправителей, грузополучателей, отправителей буксируемых объектов, получателей буксируемых объектов и получателей багажа. Формы коммерческого акта и акта общей формы, а также правила их составления устанавливаются правилами перевозок грузов и правилами перевозок пассажиров и их багажа.

Спасание судов

В соответствии со Статьей 123 КВВТ, спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу (за исключением имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если оно находится на дне в пределах внутренних водных путей), находящимся в опасности в пределах внутренних водных путей.

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца. Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

По отношению к владельцу находящегося в опасности судна или владельцу находящегося в опасности другого имущества спасатель обязан:

– осуществлять спасательные операции с должной заботой;

– при выполнении спасательной операции, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;

– обращаться за помощью к другим спасателям, когда этого разумно требуют обстоятельства;

– соглашаться на участие других спасателей, когда этого разумно требует капитан находящегося в опасности судна или его владелец либо владелец находящегося в опасности другого имущества, при условии, если это не повлияет на размер вознаграждения спасателя и будет признано, что такое требование неразумно.

По отношению к спасателю капитан находящегося в опасности судна и его владелец или владелец находящегося в опасности другого имущества обязаны:

– в полной мере сотрудничать с ним в ходе спасательных операций;

– при выполнении обязанности, предусмотренной абзацем вторым настоящего пункта, проявлять должную заботу о предотвращении или об уменьшении ущерба окружающей среде;

– принять судно или другое имущество, после того как оно доставлено в безопасное место, если этого разумно требует спасатель.

Спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение [163, 127]. Никакой платы (кроме специальной компенсации) не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата.

Вознаграждение устанавливается в целях поощрения спасательных операций с учетом следующих критериев независимо от последовательности, в которой они указаны:

1) спасенная стоимость судна и другого имущества;

2) мастерство и усилия спасателей в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей среде;

3) степень успеха, достигнутого спасателями;

4) характер и степень опасности;

5) мастерство и усилия спасателей в спасании судна, другого имущества и людей;

6) затраченное спасателями время и понесенные расходы и убытки;

7) риск ответственности и иные риски, которым подвергались спасатели или их оборудование;

8) быстрота оказания услуг;

9) наличие и использование судов или другого предназначенного для спасательных операций оборудования;

10) состояние готовности оборудования спасателей, эффективность и стоимость такого оборудования.

Распределение между судовладельцем и членами экипажа судна проводится после вычета расходов, понесенных судовладельцем и членами экипажа судна в связи с осуществлением спасательной операции, следующим образом: три пятых нетто вознаграждения причитается судовладельцу, две пятых нетто вознаграждения распределяется между членами экипажа судна[1455].

Никакого вознаграждения от спасенных людей не полагается. Спасатели людей, которые приняли участие в оказании услуг в связи с происшествием, вызвавшим необходимость спасания, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения либо специальной компенсации, в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине либо в какой спасатель виновен в обмане или в ином нечестном поведении. Услуги, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению владельца находящегося в опасности судна или его капитана либо владельца находящегося в опасности любого другого имущества, которое не находится и не находилось на борту судна, не дают права на плату вознаграждения.

Общая авария

Применительно к внутреннему водному транспорту под общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований в целях сохранения от общей опасности судна, груза и провозной платы. Общая авария распределяется между судном, грузом и провозной платой соразмерно их контрибуционной стоимости во время и в месте окончания общего предприятия. В общую аварию включаются только такие убытки, которые являются прямым следствием акта общей аварии. Убытки, вызванные задержкой судна во время рейса, его простоем, изменением цен, и другие косвенные убытки не признаются общей аварией. Бремя доказывания ложится на сторону, требующую распределения общей аварии.

Общей аварией признаются расходы:

– на спасание, произведенные участниками общего предприятия;

– частичную выгрузку груза с судна, его хранение и обратную погрузку груза на судно;

– аренду судна, на которое осуществляется частичная погрузка груза;

– ремонт повреждений, которые понесло судно, осуществляющее погрузку груза, а также потери, связанные с выводом такого судна из эксплуатации;

[1455] Данные правила не распространяются на суда, осуществляющие такие операции в качестве профессиональной деятельности.

– восстановление повреждений, возникших на потерпевшем аварию судне во время частичной выгрузки с него груза и погрузки его на другое судно;

– премии, выплаченные страховщикам за дополнительное страхование;

– заход судна в порт или иное место убежища вследствие половодья, ледохода, внезапного и стремительного понижения уровня воды в пределах внутренних водных путей или иных чрезвычайных обстоятельств, связанных с необходимостью захода судна в порт или иное место убежища, нахождением его в порту или ином месте убежища и выходом судна из порта или иного места убежища;

– устранение повреждений, возникших в результате форсирования работы машин, а также возникших при попытке судна сняться с мели повреждений движителя, рулевого, буксирного и других устройств. В случае, если были произведены действия в целях осуществления спасательных операций в отношении одного и (или) нескольких судов каравана[1456] и их грузов, находящихся в общей для них опасности, судно каравана не считается находящимся в общей опасности вместе с другим судном каравана, если оно в результате отсоединения от другого судна или других судов может быть в безопасности;

– устранение повреждений , причиненных судну и (или) грузу намеренной посадкой судна на мель или намеренным его затоплением;

– подъем судна с грузом если судно с грузом вследствие аварии было затоплено;

– возмещение убытков от причинения судну и (илн) грузу повреждений водой или иным образом, в том числе в связи с выбрасыванием судна на берег или затопления горящего судна[1457].

Составляющие общую аварию убытки от повреждения судна, его машин и принадлежностей определяются исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено. В случае, если ремонт судна не проводился, убытки от повреждения судна определяются в сумме, на которую стоимость судна уменьшилась в результате повреждения и которая согласно смете не выше стоимости ремонта судна. В случае полной гибели судна или в случае, если стоимость устранения повреждений превысила бы стоимость судна в неповрежденном состоянии, убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии после вычета из нее оценочной стоимости устранения повреждений, не относящихся к общей аварии, и стоимостью судна в поврежденном состоянии, которая может быть определена чистой выручкой от продажи того, что осталось от судна.

По заявлению заинтересованных лиц наличие общей аварии устанавливается и расчет по ее распределению (диспаша) составляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области внутреннего водного транспорта (диспашерами). За составление диспаши взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

Порядок предъявления претензий к перевозчику или буксировщику

До предъявления иска в связи с перевозкой пассажира, багажа, груза к перевозчику или в связи с буксировкой буксируемого объекта к буксировщику обязательным является предъявление претензии к перевозчику или буксировщику.

[1456] Под караваном судов понимается группа судов, соединенных между собой таким образом, что каждое в отдельности судно такой группы судов не может осуществлять движение самостоятельно [163, Статья 148].

[1457] Не возмещаются убытки, причиненные судну и (или) грузу вследствие воздействия дыма или нагревания, каким бы образом они ни были причинены.

Претензии, возникающие в связи с перевозками пассажиров, багажа, грузов или буксировкой буксируемых объектов, предъявляются перевозчикам или буксировщикам по месту их нахождения. К претензии должны быть приложены документы в подлинниках или надлежаще заверенные копии документов, подтверждающие право заявителя на предъявление претензии. К претензии об утрате, о недостаче или о повреждении (порче) груза, багажа либо об утрате или о повреждении буксируемого объекта должен быть приложен документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза, багажа или буксируемого объекта.

Претензии к перевозчикам или буксировщикам могут быть предъявлены в течение срока исковой давности. Сроки исковой давности исчисляются в отношении:

– возмещения ущерба за утрату груза, багажа или буксируемого объекта – по истечении тридцати дней со дня окончания срока доставки груза, багажа или буксируемого объекта;

– возмещения ущерба за недостачу, повреждение (порчу) груза, багажа или повреждение буксируемого объекта – со дня выдачи груза, багажа или буксируемого объекта;

– несоблюдения срока доставки груза или буксируемого объекта, возврата излишне уплаченной провозной платы - со дня выдачи груза или буксируемого объекта;

– задержки отправления или прибытия с опозданием пассажирского судна – со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии;

– возмещения ущерба за недостачу однородных грузов, перевозки которых осуществляются навалом, насыпью или наливом и отправки которых осуществляются в соответствии с договором об организации перевозок грузов, – со дня подписания акта сверки расчетов за количество принятых для перевозки и сданных грузополучателям грузов.

Срок исковой давности устанавливается:

– по требованиям, возникшим в связи с осуществлением перевозок грузов, багажа или буксировки буксируемых объектов, – 30 дней;

– по требованиям к перевозчику или буксировщику, возникающим в связи с осуществлением перевозок грузов или буксировки буксируемых объектов, – 1 год;

– по требованиям к перевозчику, возникающим в связи с осуществлением перевозок пассажиров и их багажа, – 3 года.

– по требованиям, возникающим в связи со столкновением судов и с осуществлением спасательной операции, могут быть предъявлены в течение двух лет [163, Статья 164].

Течение срока исковой давности начинается со дня наступления события, послужившего основанием предъявления претензии.

Правила плавания по внутренним водным путям РФ

Правила плавания по внутренним водным путям РФ, открытых для судоходства (за исключением устьевых участков рек с морским режимом) определены Приказом Минтранса России от 14 октября 2002 г. N 129 [1458].

К плаванию по внутренним водным путям Российской Федерации (далее - ППВВП РФ) допускаются суда, зарегистрированные в Государственном судовом реестре РФ, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

Плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом РФ. На основании решения Правительства Российской Федерации

[1458] В редакции Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114.

может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства [1459].

Надзор за соблюдением требований обеспечения безопасности эксплуатации судов осуществляется органами Государственной речной судоходной инспекции. Диспетчерское регулирование движения судов на ВВП РФ осуществляется бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Каждое судно (кроме эксплуатирующегося без экипажа) должно управляться лицом, имеющим необходимую квалификацию, а капитан должен быть гражданином РФ [1460]. К назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства и все плавучие объекты должны иметь достаточный и квалифицированный экипаж для обеспечения безопасности находящихся на борту лиц и безопасности плавания. Во время движения на посту управления судном должны находиться квалифицированные лица судоводительской специальности в количестве, определенным уставом службы на судах внутреннего водного транспорта [1461].

На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре Российской Федерации и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться судовые документы[1462] и оно должно быть оборудовано необходимым сигнальным и радиооборудованием.

ППВВП РФ определяют правила судоходства для судов, идущих вверх, вниз (раздел X) и находящихся на стоянке (раздел XI).

Судно, идущее вверх, - судно, осуществляющее движение в направлении:

- на реках и водохранилищах - от устья к истоку реки, включая участки, где с отливом и приливом направление течения меняется;

- на каналах:

имени Москвы - от г. Москва к п. Большая Волга;

Беломорско-Балтийском - от г. Беломорск к г. Павенец;

Волго-Балтийском - от г. Череповец к г. Вытегра;

Волго-Донском - от р. Дон к р. Волга;

- на дополнительных судовых ходах, которые отходят от основного и не соединяются с ним, - от основного хода к берегу;

- на озерах - в соответствии с документами, определяющими особенности движения судов в бассейне.

Под судном, идущим вниз, понимается судно, осуществляющее движение в направлении противоположном, чем указано выше.

Кроме того, ППВВП РФ достаточно подробно регламентируют порядок расхождения судов и обгон, устанавливают запреты на определенные действия (п. 132); определяют порядок прохода под мостами (пп. 180-186), шлюзования (пп. 187-206) и плавания в условиях ограниченной видимости (пп. 208 – 222), а также порядок использования парусных судов, водных лыж, гидроциклов, маневрирования относительно судов, занятых ловом рыбы и действий в аварийных ситуациях, включая выброс нефтепродуктов и их возгорание.

[1459] Статья 23 КВВТ.

[1460] Статья 30 КВВТ.

[1461] В редакции Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114

[1462] На судах смешанного (река - море) должны также находиться документы в соответствии с перечнем, установленным КТМ-99.

Постановка судов на якорь или перемена места стоянки осуществляется с разрешения диспетчера порта, в границах которого это происходит, и согласовывается со службой капитана порта (капитана рейда) [1463].

Дополнительной правовой основой для плавания по внутренним водным путям России иностранных судов являются межправительственные Соглашения по транспорту и судоходству.

К примеру, такие соглашения Российской Федерацией заключены с Белоруссией, Арменией, Таджикистаном, Узбекистаном, Кыргызстаном, Казахстаном и Украиной. Парафировано соглашение с Литвой в отношении плавания судов по ВВП Литвы и Калининградской области РФ [161].

В соответствии с указанными Соглашениями национальный режим в отношении доступа на ВВП и в порты для осуществления перегрузочных операций и обслуживания пассажиров установлен для судов России, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Армении, а в отношении плавания судов России и Украины – на условиях «взаимности».

Разработаны и находятся в стадии согласования Соглашения об условиях прохождения по ВВП РФ судов Азербайджана и Туркмении из Каспийского в Балтийское и Черное моря (и обратно) на основе Конвенции об открытом море.

До заключения межправительственных Соглашений прохождение судов Азербайджана, Туркмении и Украины по ВВП РФ организуется на основании разовых разрешений руководства департамента речного транспортаАгентское обслуживание иностранных судов при следовании их по ВВП РФ осуществляется агентами судовладельцев или по поручениям судовладельцев (на договорной основе) судоходными компаниями и портами. Входящие на ВВП РФ иностранные суда подвергаются осмотру работниками Государственных речных судоходных инспекций бассейнов и, в случае получения разрешения на плавание, могут следовать по маршруту перехода при обязательной лоцманской проводке речными лоцманами пароходств и судоходных компаний [1464]. Навигационные сборы с иностранных судов взимаются по месту захода.

[1463] Требования для нефтеналивных судов при стоянке у причалов и на рейдах определяются правилами пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Пункт 255 ППВВП РФ в редакции Приказа Минтранса РФ от 31.03.2003 N 114).

[1464] Язык общения экипажей иностранных судов с лоцманами и диспетчерской службой речных бассейнов – русский.

ГЛАВА 22.
ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ТОРГОВОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

После заключения в 1921 г. временного торгового соглашения с Великобританией в Советской России был принят ряд нормативных актов (положения: о праве плавания под советским флагом, о судовом экипаже, о судовых документах, декрет о приписке морских судов и иных правила и инструкции, изданные Морским управлением Народного Комиссариата путей сообщения), направленных на организацию управления торговым флотом.

В 1926 г. принимается положение о морской перевозке и постановление «Об ограничении ответственности судовладельцев». В 1928 г. был объявлен к руководству Сборник законов и распоряжений по торговому мореплаванию и портам. Долгая и кропотливая работа по кодификации морского торгового законодательства была завершена год спустя, когда Постановлением ЦИК и СНК СССР от 14 июня 1929 г. был утвержден Кодекс торгового мореплавания Союза ССР [18], который с изменениями и дополнениями [184] долгие годы был правовой основой организации эксплуатации советского торгового флота.

В связи с принятием Женевских конвенций 1958 г. и значительными изменениями в области организации управления морским транспортом, 17 сентября 1968 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР № 3095-VII был утвержден новый Кодекс торгового мореплавания. В связи с принятием КТМ многие ранее изданные нормы были отменены, некоторые дополнены, а часть потребовала внесения изменения в другие действующие нормативные документы (Консульский Устав СССР, Положение о Регистре СССР и некоторые другие) [181, с.9].

Прекращение существования Союза ССР, произошедшие после 1991 г. изменения в политико-экономической модели существования РФ, потребовали внесения соответствующих изменений и в основные законодательные акты страны, в том числе регулирующие и торговое мореплавания.

Сегодня, как уже отмечалось выше, отношения, возникающие из торгового мореплавания на основе федерального закона № 81-ФЗ РФ от 30 апреля 1999 г., регулируются Кодексом торгового мореплавания РФ, а также издаваемыми в соответствии с Кодексом другими федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации.

Кроме того, имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются не только КТМ-99, но и Гражданским кодексом Российской Федерации.

Под торговым мореплаванием понимается ***деятельность, связанная с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледокольной проводки; поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.***

Правила торгового мореплавания распространяются:

1) на морские суда во время их плавания, как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом[1465];

2) суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река–море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном.

Правила торгового мореплавания, установленные КТМ-99, не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы; некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства.

Государственное управление в области торгового мореплавания осуществляется Министерством транспорта РФ, Государственным комитетом РФ по рыболовству[1466].

В соответствии с разделом II Указа Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 г. № 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти» и постановлением Правительства РФ «Об утверждении положения о министерстве транспорта РФ» от 30.07.2004 N 395, Министерство транспорта РФ (далее – Минтранс) является федеральным органом исполнительной власти, проводящим государственную политику и осуществляющим управление в области транспортного комплекса, а также в случаях, установленных законодательством Российской Федерации, координирующим деятельность в этой сфере иных федеральных органов исполнительной власти.

Транспортный комплекс включает в себя морской и внутренний водный транспорт с входящими в него юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, которые осуществляют:

(1) перевозочную и транспортно-экспедиционную деятельность;

(2) работы (услуги), связанные с обслуживанием пассажиров, грузов, транспортных средств и их экипажей;

(3) эксплуатацию водных путей сообщения и судоходных гидротехнических сооружений, морских (за исключением рыбных) и речных портов;

(4) научные исследования;

(5) информационное обеспечение;

(6) подготовку кадров;

(7) иные работы, выполняемые входящими в транспортный комплекс организациями.

Минтранс издает в установленном порядке нормативные акты по вопросам, отнесенным к его компетенции; принимает участие в установленном порядке в разработке и согласовании проектов федеральных законов и других нормативных правовых актов; контролирует в пределах своей компетенции исполнение законодательных, иных нормативных правовых и нормативных технических актов, проводит анализ практики их применения в транспортном комплексе и на его основе разрабатывает предложения по совершенствованию законодательства РФ в области развития транспортной инфраструктуры.

[1465] Каботажная перевозка (перевозки и буксировка в сообщении между морскими портами РФ) может осуществляться судами, плавающими под Государственным флагом РФ или под флагом иностранного государства (при наличии международного договора РФ по Постановлению Правительства РФ.

[1466] Законодатель указанными организациями перечень не закрывает, однако не детерминирует, что понимается под «...и другими федеральными органами исполнительной власти в пределах их компетенции» [199, с. 4].

Минтранс в части регулирования деятельности:

А) В области морского и внутреннего водного транспорта:

1) осуществляет контроль за соблюдением на территории Российской Федерации и за ее пределами (где ответственность за этот контроль возложена на Российскую Федерацию) национальных и международных требований, стандартов, норм, правил и процедур в области морского, внутреннего водного транспорта организует, координирует и контролирует выполнение по международным договорам РФ обязательств, касающихся деятельности транспортного комплекса, в пределах своей компетенции представляет и защищает в установленном порядке интересы России в международных организациях;

2) участвует совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти в деятельности Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, Комитета по транспорту, связи, туризму и развитию инфраструктуры Экономической и социальной комиссии ООН для Азии и Тихого океана, Европейской конференции министров транспорта, а также других международных специализированных транспортных организаций;

3) регулирует в установленном порядке паспортно-визовые вопросы в отношении членов экипажей морских судов, судов смешанного (река–море) плавания (кроме судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, а также обслуживающих рыбопромысловый комплекс);

4) обеспечивает при осуществлении межгосударственных отношений проведение транспортной политики, отвечающей интересам РФ, выработку соответствующих позиций и их поддержку в международных организациях;

5) осуществляет по поручению российского Правительства функции компетентного органа по реализации на территории РФ подписанных и ратифицированных международных договоров РФ по вопросам, отнесенным к компетенции Минтранса.

Б) В области морского транспорта:

1) осуществляет руководство проведением мер по обеспечению безопасности российского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов, при появлении непосредственной угрозы агрессии или в период агрессии против Российской Федерации;

2) обеспечивает участие организаций транспортного комплекса в перевозке сил, средств и материальных ресурсов, необходимых для ликвидации чрезвычайных ситуаций и осуществления эвакуационных мероприятий;

3) организует в установленном порядке издание карт и схем навигационно-гидрографического обеспечения плавания морских судов, судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания, других справочных изданий по вопросам, относящимся к компетенции Минтранса в области морского транспорта;

4) осуществляет контроль соответствия судоходных компаний и судов (за исключением организаций рыбопромыслового комплекса и судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, а также судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс) требованиям международных правил, стандартов и норм, в том числе Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения морской среды и меморандумов о взаимопонимании, о контроле со стороны государства порта, организует государственный надзор за соблюдением законодательства РФ в области безопасности мореплавания и охраны морской среды в российских морских торговых портах всеми судами независимо от формы собственности, ведомственной и национальной принадлежности;

5) является головным межотраслевым координирующим органом в системе федеральных органов исполнительной власти по вопросам морской деятельности РФ, в

том числе по проблемам развития и использования торгового, речного, ледокольного и служебно-вспомогательного флота РФ, а также прибрежно-береговой инфраструктуры гражданского назначения;

6) организует создание и функционирование объектов и средств обеспечения безопасности мореплавания в акваториях морских портов (за исключением рыбных) и на подходе к ним, в том числе средств управления движением судов;

7) осуществляет общее руководство операциями по спасанию людей и судов, терпящих бедствие на море, по ликвидации разливов нефти, нефтепродуктов и других вредных веществ в море;

8) организует при выпуске судов из морских портов (за исключением рыбных) контроль их технического состояния и соответствия международным требованиям и требованиям законодательства Российской Федерации, в том числе по вопросам пожарной безопасности;

9) участвует в организации и проведении работ по сертификации оборудования, изделий и технологий для судовых ядерных установок, радиационных источников и пунктов хранения ядерных материалов и радиоактивных веществ в соответствии с законодательством РФ;

10) выдает разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже судами, плавающими под иностранным флагом;

11) содействует развитию Северного морского пути;

12) осуществляет государственный надзор за судоходством по Северному морскому пути, обеспечивает навигационную, гидрографическую и гидрологическую обстановку в Арктике;

13) выдает разрешения на проводку судов по Северному морскому пути;

14) координирует вопросы, связанные с завозом морем грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности;

15) регулирует в пределах своей компетенции вопросы найма и трудоустройства моряков на суда, плавающие под иностранным флагом;

16) осуществляет руководство и контроль деятельности администраций морских портов (за исключением рыбных), в том числе по созданию условий для добросовестной конкуренции хозяйствующих субъектов в морских портах, эффективного использования объектов, находящихся в федеральной собственности, и соблюдения установленного порядка выдачи паспортов моряка;

17) осуществляет методическое руководство и контроль деятельности организаций морского транспорта по выполнению международных договоров РФ в области охраны морской среды и требований природоохранительного законодательства РФ;

18) вносит в установленном порядке представления об утверждении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути;

19) проводит работу, направленную на увеличение объемов экспортно-импортных и транзитных перевозок через российские морские порты;

20) устанавливает на основе международных требований правила выдачи морякам дипломов и подтверждений к ним, квалификационных и специальных свидетельств специалиста, осуществляет контроль за выполнением этих требований;

21) принимает по согласованию с Министерством иностранных дел РФ, а в необходимых случаях и с другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, от имени РФ поправки технического характера к международным договорам РФ о торговом мореплавании;

22) осуществляет государственное управление использованием атомной энергии на морском транспорте, а также ведомственный учет и контроль ядерных материалов и радиоактивных веществ;

23) разрабатывает и реализует меры по обеспечению безопасности при использовании атомной энергии;

24) представляет в Правительство РФ предложения по перечню портов РФ, в которые разрешаются заходы судов и иных плавучих средств с ядерными установками и радиационными источниками;

25) участвует в предупреждении, выявлении и пресечении ядерного терроризма и ликвидации (локализации) его последствий на ядерно-опасных и радиационно-опасных объектах морского транспорта;

26) проводит во взаимодействии с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти мероприятия по защите морского торгового судоходства от актов незаконного вмешательства, направленных против безопасности мореплавания;

27) осуществляет функции головной организации по обеспечению участия РФ в Международной морской организации (ИМО) и при наличии соответствующих полномочий – в других международных организациях по вопросам морского транспорта;

28) осуществляет функции секретариата Межведомственной комиссии РФ по делам Международной морской организации;

29) осуществляет совместно с Министерством иностранных дел РФ руководство работой Постоянного представительства Российской Федерации при Международной морской организации.

В) В области внутреннего водного транспорта:

1) организует и обеспечивает проведение государственного надзора за соответствием судоходных компаний внутреннего водного транспорта и судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания, работающих на внутренних водных путях, требованиям безопасности судоходства и пожарной безопасности;

2) организует и осуществляет в портах внутреннего водного транспорта, в том числе устьевых и открытых для захода иностранных судов, государственный надзор за соблюдением международных правил, стандартов и норм, в том числе меморандумов о взаимопонимании о контроле со стороны государства порта; организует государственный надзор за соблюдением законодательства РФ в области безопасности судоходства и охраны окружающей природной среды всеми судами независимо от формы собственности, ведомственной и национальной принадлежности (кроме военных, военно-вспомогательных судов, судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс);

3) организует в установленном порядке технический надзор в отношении судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания;

4) организует регулирование движения судов по внутренним водным путям;

5) осуществляет координацию и взаимодействие с другими федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов РФ по вопросам строительства, эксплуатации и содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений;

6) подготавливает с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и утверждает планы строительства судов и плавучих средств за счет средств федерального бюджета;

7) согласовывает размещение искусственных сооружений на внутренних водных путях;

8) обеспечивает государственный надзор за безопасностью судоходных гидротехнических сооружений, ведет регистр судоходных гидротехнических сооружений, участвует в формировании и ведении Российского регистра гидротехнических сооружений, организует навигационно-гидрографическое обеспечение плавания судов по внутренним водным путям;

9) взаимодействует с Министерством природных ресурсов Российской Федерации и его территориальными органами, а также с другими федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъектов РФ по вопросам регулирования режимов попуска воды и эксплуатации водохранилищ;

10) устанавливает габариты судовых ходов, категорию и сроки действия судоходной обстановки, а также сроки работы шлюзов;

11) координирует и регулирует работу организаций внутреннего водного транспорта по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности, а также экспортно-импортные перевозки по государственным заказам;

12) утверждает в установленном порядке размер платы за услуги, оказываемые судам и судовладельцам государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства, федеральным государственным унитарным предприятием «Канал имени Москвы» и морскими администрациями портов внутреннего водного транспорта, а также порядок применения такой платы;

13) представляет Российскую Федерацию в Постоянной международной ассоциации конгрессов по судоходству и при наличии соответствующих полномочий – в других международных организациях по вопросам внутреннего водного транспорта.

Министерство транспорта Российской Федерации имеет право:

1) издавать в установленном порядке обязательные для исполнения всеми юридическими и физическими лицами нормативные правовые и нормативные технические акты, в том числе межведомственного характера, а также методические и инструктивные документы по вопросам, отнесенным к компетенции Министерства, давать по ним разъяснения; согласовывать в установленном порядке проекты нормативных правовых и нормативных технических актов, разрабатываемых иными федеральными органами исполнительной власти;

2) отменять решения территориальных органов Министерства, принятые ими в нарушение законодательства Российской Федерации или с превышением полномочий, а также рекомендовать организациям, находящимся в ведении Министерства, отменять такие решения, принятые этими организациями;

3) утверждать уставы и положения находящихся в ведении Министерства федеральных государственных унитарных предприятий и федеральных государственных учреждений;

4) разрабатывать и утверждать совместно с Министерством путей сообщения РФ правила перевозок грузов в прямом смешанном сообщении;

5) выдавать в установленных случаях и порядке юридическим и физическим лицам, осуществляющим хозяйственную деятельность в транспортном комплексе, лицензии и свидетельства; при выявлении нарушений приостанавливать действие лицензий или аннулировать свидетельства, а также вносить предложения об аннулировании лицензий в порядке и в случаях, установленных законодательством РФ, привлекать нарушителей к ответственности;

6) вносить в установленном порядке в Правительство РФ предложения об открытии (закрытии) для международного сообщения морских торговых и речных портов, а также об установлении и закрытии в них пунктов пропуска; принимать в установленном порядке решение об открытии морских и речных пунктов пропуска через Государственную границу Российской Федерации;

7) согласовывать в установленном порядке планы размещения зданий, сооружений и объектов (в том числе наружной рекламы), не относящихся к транспортному комплексу, в полосе отвода внутренних водных путей и морских торговых и речных портов, других объектов транспортного комплекса;

8) проводить проверки соблюдения юридическими и физическими лицами, входящими в транспортный комплекс, требований в области обеспечения безопасности судоходства, соблюдения правил пользования внутренними водными путями и гидротехническими сооружениями на них;

9) выдавать паспорт моряка членам экипажей морских судов и судов смешанного (река–море) плавания (кроме судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, и судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс), устанавливать и продлевать срок действия этих паспортов;

10) утверждать мобилизационные планы организаций транспортного комплекса, заключать с ними договоры (контракты) на выполнение мобилизационных заданий и мероприятий по мобилизационной подготовке;

11) проводить в установленном порядке проверки деятельности организаций транспортного комплекса и территориальных органов Министерства по соблюдению законодательства Российской Федерации в области транспорта, финансовой дисциплины, мобилизационной подготовки, безопасности движения и экологических норм, принимать меры по устранению выявленных нарушений;

12) вносить в установленном порядке предложения о размере платежей и сборов, взимаемых с иностранных перевозчиков, пользующихся на территории РФ морскими, внутренними водными путями, в случаях, когда международными договорами РФ не предусмотрено на взаимной основе освобождение от взимания указанных платежей и сборов или когда такие платежи и сборы устанавливаются в отношении российских перевозчиков полномочными государственными органами иностранных государств в одностороннем порядке;

13) устанавливать порядок присвоения званий лицам командного состава воздушных и морских судов (кроме судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, и судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс), судов внутреннего и смешанного (река–море) плавания и выдавать дипломы, удостоверяющие эти звания;

14) разрабатывать и утверждать перечни должностей работников, имеющих право на ведение работ в области использования атомной энергии в транспортном комплексе;

15) представлять по поручению Правительства РФ интересы России на межгосударственном уровне по вопросам, входящим в компетенцию Министерства, в установленном порядке участвовать в подготовке и заключении договоров с иностранными государствами и международными;

16) вырабатывать по согласованию с Министерством иностранных дел РФ и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти позицию РФ по вопросам, относящимся к морскому, внутреннему водному транспорту;

17) согласовывать с компетентными органами других государств квоты на международные перевозки морским, внутренним водным транспортом и условия их выполнения;

18) учреждать в установленном порядке журналы, газеты и другие средства массовой информации для освещения деятельности транспортного комплекса;

19) проводить конференции, совещания и семинары, организовывать выставки по проблемам совершенствования и развития транспортного комплекса, в том числе международного характера.

Федеральное агентство по рыболовству (далее – ФАР) в соответствии с постановлением Правительства РФ от 10 февраля 1999 г. № 147[1467] является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим государственное регулирование и межотраслевую координацию в сфере рационального использования, изучения, сохранения и воспроизводства водных биологических ресурсов и среды их обитания.

В ведении ФАР находятся рыбохозяйственные организации, включая территориальные (бассейновые) органы по охране, воспроизводству рыбных запасов и регулированию рыболовства, учебные заведения (включая учебный флот), научно-исследовательские и проектно-конструкторские организации, государственные администрации морских рыбных портов (включая аварийно-спасательный флот), государственные унитарные предприятия рыбного хозяйства, финансовые ресурсы и материально-технические средства, предназначенные для обеспечения деятельности рыбного хозяйства.

В соответствии с Положением о Федеральном агентстве по рыболовству[1468], оно является федеральным органом исполнительной власти[1469], осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере рыбохозяйственной деятельности, рационального использования, изучения, сохранения и воспроизводства водных биологических ресурсов и среды их обитания.

Федеральное агентство по рыболовству проводит конкурсы и заключает государственные контракты на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг, на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ для государственных нужд в сфере рыболовства и организует:

1) комплексное изучение водных биологических ресурсов в целях оценки состояния запасов и определения общих допустимых уловов водных биологических ресурсов;

2) проведение фундаментальных и прикладных научных исследований по направлениям, связанным с обеспечением деятельности рыбохозяйственного комплекса;

3) государственный учет и государственный мониторинг состояния водных биологических ресурсов, включая обеспечение функционирования отраслевой системы мониторинга водных биологических ресурсов и наблюдения за деятельностью рыбопромысловых судов;

4) строительство рыбопромысловых судов для федеральных государственных нужд и обеспечения производственной деятельности в морских рыбных портах, находящихся в ведении Агентства;

5) оформление, выдачу, а также хранение паспорта моряка;

6) искусственное воспроизводство и акклиматизацию водных биологических ресурсов;

7) мероприятия по восстановлению водных биологических ресурсов и среды их обитания, нарушенных в результате стихийных бедствий и по иным причинам;

8) проведение аукционов по продаже долей в общем, объеме квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов, вновь разрешаемых для использования в промышленных целях, а также на вылов (добычу) водных биологических ресурсов во вновь осваиваемых районах промысла;

9) обучение и повышение квалификации специалистов для рыбного хозяйства в соответствии с международными и российскими требованиями.

[1467] В редакции Постановлений Правительства РФ от 17.07.2000 № 528, от 19.08.2000 № 612, от 18.01.2001 № 37, от 23.02.2001 № 146, от 01.08.2001 № 572, от 07.02.2004 № 62.

[1468] Утверждено Постановлением Правительства РФ от 17.06.2004 № 295.

[1469] ФАР находится в ведении Министерства сельского хозяйства Российской Федерации.

ФАР осуществляет ведение реестров пользователей водных биологических ресурсов; рыбопромысловых участков для прибрежного рыболовства и государственного кадастра водных биологических ресурсов.

ФАР ежегодно определяет для российских пользователей промышленные квоты на вылов (добычу) водных биологических ресурсов в соответствии с закрепленными за ними долями (в общем объеме квот) и осуществляет распределение ежегодно квот на вылов (добычу) водных биологических ресурсов для иностранных государств в соответствии с международными договорами Российской Федерации в области рыболовства, а также в отношении научно-исследовательских, рыбоводных, учебных и иных специализированных организаций.

Перечисленные выше федеральные субъекты управления в области транспорта в соответствии с международными договорами РФ, КТМ-99 и другими правовыми актами издают в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами, правила, инструкции и иные акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие из торгового мореплавания и возникающие в связи с промыслом водных биологических ресурсов.

Навигационно-гидрографическое обеспечение морских путей осуществляется Главным управлением навигации и океанографии Министерства обороны РФ.

Указанные выше федеральные субъекты управления в области морского транспорта осуществляют также государственный надзор:
– за соблюдением международных договоров и законодательства РФ, относящихся к торговому мореплаванию;
– охраной человеческой жизни на море;
– дипломированием членов экипажей судов;
– государственной регистрацией судов и прав на них;
– лоцманской службой и системой управления движением судов в морских портах;
– спасательной службой и взаимодействием ее с другими спасательными службами;
– состоянием морских путей;
– обеспечением защиты морской среды.

Технический надзор за судами и их классификация осуществляются российскими органами технического надзора и классификации судов, которые издают правила о классификации и постройке судов, надзоре, используемых материалах и принадлежностях. Технадзор осуществляется за пассажирскими, грузопассажирскими, нефтеналивными, буксирными судами, а также за другими самоходными судами с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходными судами вместимостью не менее чем 80 т, за исключением используемых в некоммерческих целях спортивных и прогулочных судов[1470].

Судно может быть допущено к плаванию только после того, как будет установлено, что оно удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания. Органы технадзора имеют право при невыполнении указанных правил запрещать эксплуатацию судов, судовых механизмов, устройств и других судовых технических средств и изымать разрешающие их эксплуатацию, ранее выданные такими органами документы.

Право, подлежащее применению к отношениям, возникающим:

[1470] Технический надзор за спортивными и прогулочными судами независимо от мощности главных двигателей и вместимости осуществляется Госинспекцией по маломерным судам.

1) из торгового мореплавания с участием иностранных граждан или иностранных юридических лиц, определяется в соответствии с международными договорами РФ, КТМ-99 и обычаями торгового мореплавания[1471] [199, с. 127];

2) общей аварии регулируется законом государства, в порту которого судно закончило рейс после происшествия, вызвавшего общую аварию (при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве)[1472];

3) столкновения судов во внутренних морских водах и в территориальном море регулируются законом государства, на территории которого произошло столкновение[1473];

4) причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью правила, установленные КТМ-99, применяются:

– к ущербу от загрязнения с судов нефтью, причиненному на территории РФ, в том числе в территориальном море, и в исключительной экономической зоне РФ;

– предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению такого ущерба, где бы они ни принимались;

5) причинения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ правила, установленные КТМ-99, применяются:

– к любому ущербу, причиненному на территории РФ, в том числе в территориальном море;

– ущербу от загрязнения окружающей среды, причиненному в исключительной экономической зоне РФ;

– ущербу, и ному чем ущерб от загрязнения окружающей среды, причиненному за пределами территории РФ, в том числе территориального моря, если такой ущерб причинен опасными и вредными веществами, перевозимыми на борту судна, плавающего под российским Государственным флагом;

– предупредительным мерам по предотвращению или уменьшению ущерба, где бы они ни принимались;

6) спасания судна и иного имущества во внутренних водах и в территориальном море, применяется закон государства, в котором имело место спасание, и, если спасание осуществляется в открытом море и спор рассматривается в РФ, применяются правила, установленные КТМ-99 (при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве) [1474].К возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон

[1471] Стороны договора, предусмотренного КТМ-99, могут при его заключении или в последующем избрать по соглашению между собой право, которое подлежит применению к их правам и обязанностям по данному договору. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве применяются правила КТМ-99; наличие такого соглашения не может повлечь за собой устранение или уменьшение ответственности, которую в соответствии с КТМ-99 перевозчик должен нести за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, утрату или повреждение груза и багажа либо просрочку их доставки.

[1472] В случаях, если все лица, интересы которых затронуты общей аварией, принадлежат к одному и тому же государству, применяется закон данного государства.

[1473] В случае, если столкновение судов произошло в открытом море и спор рассматривается в РФ, применяются правила, установленные КТМ-99. К отношениям, возникающим из столкновения судов, плавающих под флагом одного государства, применяется закон данного государства независимо от места столкновения судов.

[1474] В случае, если спасавшее и спасенное суда плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасание. К распределению вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна применяется закон государства флага судна и, если спасание осуществлялось не с судна, закон, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками.

государства, в суде которого рассматривается спор. Установление ипотеки судна или строящегося судна и очередности удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна или строящегося судна; регулируется законом государства регистрации ипотеки.

ГЛАВА 23. МОРСКОЕ СУДНО КАК ОБЪЕКТ СОБСТВЕННОСТИ

Российское законодательство различает корабли Военно-Морского Флота, суда, используемые в торговом мореплавании, и суда рыбопромыслового флота.

В корабельный состав Военно-Морского Флота входят боевые корабли, боевые катера, корабли специального назначения, морские суда обеспечения, катера и рейдовые суда обеспечения.

В соответствии с корабельным уставом Военно-Морского Флота корабли и суда ВМФ, а также их летательные аппараты, катера и шлюпки являются федеральной собственностью Российской Федерации, и где бы они ни находились, должны подчиняться только законам РФ. Ни одно иностранное правительство не имеет права вмешиваться в жизнь корабля (судна) ВМФ, а также их летательных аппаратов, катеров и шлюпок. Всякая попытка в этом направлении должна пресекаться самым решительным образом, в крайнем случае силой оружия.

Корабли Военно-Морского Флота в зависимости от их основного предназначения и оружия подразделяются на классы, а классы, исходя из специализации, водоизмещения, типа энергетической установки и принципов движения – на подклассы. В зависимости от тактико-технических элементов и предназначения, а также для определения старшинства командиров и норм обеспечения материально-техническими средствами корабли делятся на четыре ранга. Высшим рангом является первый. Деление кораблей на классы и ранги определяется Руководством по классификации кораблей и судов Военно-Морского Флота [197].

Проведение государственной приемки кораблей и морских судов обеспечения ВМФ, построенных на судостроительных предприятиях РФ, и других государств по заказам Министерства обороны, Государственного таможенного комитета и Федеральной пограничной службы Российской Федерации, а также кораблей, предназначенных для поставок на экспорт в соответствии с международными договорами Российской Федерации и контрактами, возложено на Министерство обороны РФ [234][1475].

Для проведения государственных испытаний ракетных подводных лодок стратегического назначения, подводных и надводных крейсеров всех классов и крейсерских атомных подводных лодок могут назначаться правительственные комиссии.

Контроль за проектированием, строительством, испытаниями и эксплуатацией кораблей и судов ВМФ (или построенных по заказам МО) осуществляет Министерство обороны РФ.

Суда, используемые в целях торгового мореплавания, представляют собой, по смыслу Статьи 7 КТМ-99, самоходное или несамоходное плавучее сооружение.

Под судами рыбопромыслового флота понимаются обслуживающие рыбопромысловый комплекс суда, используемые для промысла водных биологических ресурсов, а также приемотранспортные, вспомогательные суда и суда специального назначения [199, с. 6].

[1475] См. Постановление Правительства РФ от 14.06.2000 г. № 449.

Право собственности и другие вещные права на судно

В соответствии со Статьей 130 ГК РФ, морские суда, а также суда внутреннего плавания, относятся к «недвижимым вещам», и они подлежат государственной регистрации [160, с. 274]. ГК РФ предусмотрены различные виды владения судами: на правах собственности, аренды, доверительного управления, оперативного управления и хозяйственного ведения и других правах.

Закон различает собственника судна и судовладельца. Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

По российскому законодательству суда могут находиться в собственности:

– граждан и юридических лиц;

– Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

– муниципальных образований.

Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться только в государственной собственности.

Судовладельцем может выступать эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление. Передача судна в доверительное управление:

– не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему.

– подлежит обязательной регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге.

Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом РФ, имеет **национальность Российской Федерации** [199, Статья 17]. Судно, имеющее национальность РФ, обязано нести российский Государственный флаг.

Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам:

1) находящимся в собственности:

– граждан Российской Федерации;

– юридических лиц в соответствии с законодательством РФ;

– Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

– муниципальных образований.

2) зарегистрированным в реестре судов иностранного государства, которые предоставлены в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру) в случае, если:

– фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна по законодательству РФ;

– собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг РФ;

– залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства собственника судна, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг РФ;

– законодательство государства собственника судна не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства.

Решение о предоставлении права плавания под Государственным флагом РФ судну, зарегистрированному в реестре судов иностранного государства, принимается Минтрансом (рыбопромыслового судна – Государственным комитетом РФ по рыболовству).

Право плавания под Государственным флагом РФ может быть предоставлено судну на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера[1476].

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом РФ с момента его регистрации в: государственном судовом реестре, либо в судовой книге, либо в бербоут-чартерном реестре.

Регистрация судов, находящихся в собственности РФ, собственности субъектов РФ или эксплуатируемых ими и используемых только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей, осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге.

В зависимости от собственника и технических характеристик регистрация судов осуществляется капитаном морского торгового порта, либо капитаном морского рыбного порта, либо органами технического надзора.

Судно **утрачивает право** плавания под Государственным флагом РФ в случае, если:

1) новый собственник не является гражданином или юридическим лицом, РФ в лице ее субъектов или муниципальных образований;

2) истек срок, на который судну было предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ;

3) аннулировано решение о предоставлении судну права плавания под Государственным флагом РФ;

4) при предоставлении судна, зарегистрированного в государственном судовом реестре или судовой книге, в пользование и во владение иностранному фрахтователю по бербоут-чартеру[1477].

[1476] Для целей смены флага срок действия бербоут-чартера не может быть менее чем один год.

[1477] В данном случае судно утрачивает право плавать под Государственным флагом РФ временно, на срок, не превышающий двух лет, с правом последующего продления его через каждые два года, но не свыше срока действия бербоут-чартера.

Классификация судов

Органы технического надзора и классификации судов в соответствии с их полномочиями присваивают класс пассажирским, грузопассажирским, нефтеналивным, буксирным судам, а также другим самоходным судам с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт и несамоходным судам вместимостью не менее чем 80 тонн, за исключением судов, используемых в некоммерческих спортивных и прогулочных целях. Присвоение класса судам удостоверяется классификационными свидетельствами.

Таблица 23.1

Условная классификация судов

Основное предназначение судна	Группа
Рыбопромысловые суда заграничного плавания	А
То же, ограниченного плавания	Б
Транспортные суда заграничного плавания	В
То же, каботажного плавания	Г
Служебные, учебные, учебно-производственные научно-исследовательские, научно-поисковые суда заграничного плавания	Д
То же, ограниченного плавания	Е
Рыбопромысловые боты и лодки, другие суда прибрежного плавания	Ж
Суда технического флота для дноуглубительных работ	З
Спортивные суда, туристские и круизные яхты заграничного плавания	И
То же, каботажного плавания	К
Транзитные суда	Л
Все суда, совершающие вынужденный заход в порт (для укрытия от шторма, пополнения запасов и для медицинских надобностей)	М
Военные корабли и суда	Н

Примечания к табл. 23.1[1478].

Идентификация судна

Судно идентифицируется по названию, позывному сигналу, идентификационному номеру судовой станции спутниковой связи и номеру избирательного вызова судовой станции (последние два признака зависят от технической оснащенности).

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном Минтрансом и ФАР. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований. Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

[1478] Примечания к табл. 23.1: 1. Рыбопромысловые суда, используемые исключительно для перевозки грузов, считаются транспортными. 2. К транспортным судам относятся: грузовые, пассажирские суда, танкеры и водолеи, несамоходные грузовые суда (баржи, плашкоуты и лихтеры). 3. Учебно-производственные и научно-поисковые суда, осуществляющие промысел, считаются промысловыми (группы А и Б), а используемые для коммерческой перевозки грузов – транспортными судами (группы В и Г). Рыбопромысловые суда, выгружающие продукцию промысла, грузовыми судами не считаются. 4. К транзитным судам относятся суда, проходящие акваторию порта без швартовки к причалам, другим судам, бочкам и сваям, а также без постановки на якорь. 5. К военным кораблям и судам относятся: боевые корабли и вспомогательные суда, плавающие под военно-морскими флагами. Вспомогательные суда ВМФ, осуществляющие грузовые коммерческие перевозки и операции, относятся к транспортным (группы В и Г).

Основные судовые документы

Судно должно иметь следующие основные судовые документы:

1) свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ;
2) свидетельство о праве собственности на судно;
3) свидетельство о годности к плаванию;
4) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
5) мерительное свидетельство[1479];
6) свидетельство о грузовой марке[1480];
7) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
8) свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами;
9) свидетельство о предотвращении загрязнения мусором;
10) лицензия судовой радиостанции и радиожурнал;
11) судовая роль;
12) судовой журнал[1481];
13) машинный журнал (для судов с механическим двигателем)[1482];
14) санитарный журнал[1483];
15) журнал операций со сточными водами;
16) журнал операций с мусором;
17) журнал нефтяных операций для судов, не являющихся нефтяными танкерами;
18) журнал нефтяных операций для нефтяных танкеров;
19) судовое санитарное свидетельство о праве плавания.

Спортивные, прогулочные суда и иные самоходные суда с главными двигателями мощностью менее чем 55 киловатт и несамоходные суда вместимостью менее чем 80 тонн должны иметь следующие судовые документы:

1) судовой билет[1484];
2) свидетельство о годности к плаванию;
3) судовая роль.

На судне должны находиться оригиналы судовых документов, за исключением свидетельства о праве собственности на судно и судового билета, копии которых должны быть заверены органом, выдавшим такие документы.

Судовая роль и судовые журналы ведутся в соответствии с правилами, установленными Минтрансом и ГК по рыболовству. Судовой журнал хранится на судне в течение двух лет со дня внесения в него последней записи. По истечении указанного срока судовой журнал сдается на хранение в орган, в котором зарегистрировано судно.

Государственная регистрация судна

Право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обре-

---

[1479] Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельство о грузовой марке и мерительное свидетельство. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

[1480] То же.

[1481] Судно, осуществляющее прибрежное плавание, может не иметь судовой, машинный и санитарный журналы, если иное не установлено органами, осуществляющими технический надзор.

[1482] То же.

[1483] То же.

[1484] Судовой билет удостоверяет право плавания под Государственным флагом РФ, принадлежность судна на праве собственности определенному субъекту и вместимость судна.

менения) прав на него (ипотека, доверительное управление и другие) подлежат государственной регистрации.

Судно может быть зарегистрировано только в одном из реестров судов.

Первоначальная регистрация построенного судна должна быть осуществлена в Государственном судовом реестре или судовой книге в течение одного месяца со дня спуска его на воду, приобретенного за пределами Российской Федерации судна – в течение одного месяца со дня его прибытия в российский морской порт.

Регистрация судна осуществляется либо в Государственном судовом реестре, либо в судовой книге на имя собственника (собственников), либо в бербоут-чартерном реестре на имя фрахтователя судна по бербоут-чартеру [1485].

В Государственном судовом реестре регистрируются пассажирские, грузопассажирские, нефтеналивные, буксирные суда, а также другие самоходные суда с главными двигателями мощностью не менее чем 55 киловатт и несамоходными суда вместимостью не менее чем 80 тонн.

В судовых книгах регистрируются спортивные и прогулочные суда независимо от мощности главных двигателей и их вместимости, а иные суда, к которым не применяются правила регистрации в Государственном судовом реестре.

В Государственном судовом реестре и судовых книгах не регистрируются шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна.

В Государственный судовой реестр или судовую книгу вносятся следующие основные сведения:

– порядковый регистрационный номер судна и дата его регистрации;

– название судна (настоящее и прежнее), порт (место) предыдущей регистрации судна и дата аннулирования ее (если таковые имеются);

– наименование порта (места) регистрации судна и присвоенный Международной морской организацией идентификационный номер судна;

– позывной сигнал судна;

– наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

– тип и назначение судна, район его плавания;

– основные технические характеристики судна, в том числе вместимость (валовая и чистая), полная грузоподъемность и главные размерения судна;

– имя, гражданство и адрес собственника (собственников);

– доля каждого из сособственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников;

– основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли-продажи, договор на постройку судна и другие);

– имя и адрес судовладельца, если он не является собственником судна;

– имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна в управление ему;

– данные о зарегистрированной ипотеке судна;

– основание и дата исключения судна из Государственного реестра судов или судовой книги.

При временном переводе судна под флаг иностранного государства в Государственный судовой реестр или судовую книгу вносятся также следующие основные сведения:

[1485] Права собственности и иных вещных прав на судно, а также ограничений (обременений) прав на него является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

– указание о федеральном органе исполнительной власти, принявшем решение о переводе судна под флаг иностранного государства, и дата принятия такого решения;

– срок, на который допускается перевод судна под флаг иностранного государства;

– название государства, под флагом которого судну разрешено плавать;

– имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру;

– дата приостановления права плавания под Государственным флагом РФ.

В бербоут-чартерном реестре регистрируются суда, которым временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ. Регистрация должна быть осуществлена в течение месяца со дня принятия решения о временном предоставлении такому судну права плавания под Государственным флагом РФ.

В бербоут-чартерный реестр вносятся следующие основные сведения:

– название судна;

– имя и адрес собственника судна;

– имя и адрес фрахтователя судна по бербоут-чартеру;

– дата заключения бербоут-чартера и срок его действия;

– дата окончания срока, на который судну предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ;

– сведения о реестре судов иностранного государства, в котором зарегистрировано судно непосредственно до смены флага, с указанием на то, что законодательство государства, в котором ведется такой реестр, применяется в отношении права собственности на судно, а также ипотеки судна или обременения судна того же характера, зарегистрированных в таком реестре.

По просьбе залогодержателя ипотеки судна или обременения судна того же характера в бербоут-чартерный реестр могут быть внесены имя залогодержателя и другие данные, касающиеся ипотеки судна или обременения судна того же характера, зарегистрированных в реестре судов иностранного государства до смены флага судна.

В случае если в результате происшествия или любой другой причины судно перестает соответствовать сведениям, ранее внесенным в Государственный судовой реестр или судовую книгу, может быть осуществлена повторная регистрация судна после освидетельствования и получения свидетельства о годности к плаванию.

В случае утраты свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации или судового билета дубликаты таких судовых документов выдаются органом, в котором зарегистрировано судно, либо консульским учреждением РФ на основании заявления капитана, в случае, если судовые документы утрачены во время нахождения судна за пределами РФ[1486].

Из Государственного судового реестра или судовой книги подлежит обязательному исключению судно:

– погибшее или пропавшее без вести[1487];

– конструктивно погибшее [1488];

[1486] В этом случае судну выдаются временное свидетельство о праве плавания под Государственным флагом РФ или временный судовой билет, которые по прибытии судна в порт Российской Федерации подлежат передаче в течение десяти дней в орган, в котором зарегистрировано судно, для получения дубликатов таких судовых документов.

[1487] ** Судно считается пропавшим без вести, если от судна не поступило никакого известия в течение срока, превышающего в два раза срок, необходимый в нормальных условиях для перехода от места, откуда поступило последнее известие о судне, до порта назначения, но не менее чем один месяц и более чем три месяца со дня последнего известия о судне, а в условиях военных действий не менее чем шесть месяцев.

– утратившее качества судна в результате перестройки или любых других изменений;
– переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным КТМ-99.

Государственная регистрация сделок с судами

В связи с тем, что Гражданским кодексом РФ предусмотрены различные виды владения судами для проведения государственной регистрации аренды судов, а также других сделок с судами, предусмотренных действующим законодательством РФ к производству по государственной регистрации, принимаются нотариально заверенные копии документов, подтверждающих возникновение вещных прав (договор купли-продажи, аренды, доверительного управления, простого товарищества, оперативного управления и хозяйственного ведения, приемо-сдаточного акта и т.д.).

Эксплуатация морских судов (и промысловая деятельность), передаваемых во временное пользование, осуществляется в соответствии с разрешением собственника на его использование, а применительно к рыбопромысловым судам – с разрешением на промысел, и выделенными квотами на водные биоресурсы.

В связи с тем, что морские суда не являются транспортными средствами, а в соответствии со Статьей 130 Гражданского кодекса РФ отнесены к недвижимому имуществу, требования по государственной регистрации договоров аренды судов (независимо от сроков передачи судов в аренду, т.е. на условиях тайм-чартера или бербоут-чартера) определяются в соответствии с п. 2 Статьи 609 ГК.

При передаче судна в аренду на условиях бербоут-чартера арендатор должен быть освидетельствован на соответствие компании МКУБ и иметь свидетельства СУБ компании и СУБ судна.

После проведения государственной регистрации аренды арендатору выдается свидетельство «О личности судовладельца и регистрации названия судна».

Кроме того, применительно к осуществлению производственной деятельности на арендуемом рыбопромысловом судне должна находиться нотариально заверенная копия лицензии на промышленное рыболовство, выданная арендатору, копия лицензии, выданная на судно ГК РФ по рыболовству.

Передача судов в аренду на условиях тайм-чартера также подлежит государственной регистрации. При этом если договором аренды функции по осуществлению безопасной эксплуатации судна возложены на арендатора, последнему также необходимо соответствовать требованиям, установленным для передачи судна в аренду на условиях бербоут-чартера.

При аренде транспортных судов, зарегистрированных в морских (морских рыбных) портах, на условиях тайм-чартера (т.е. с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации судна) и бербоут-чартера (т.е. без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации судна) отношения между сторонами регулируются Статьями 632 –649 ГК.

Передача судов в доверительное управление является одним из видов сделки с недвижимостью, которая также подлежит государственной регистрации в морских (морских рыбных) портах на основании Статьи 1017 ГК.

В связи с тем, что действующим законодательством предусмотрена передача имущества в доверительное управление в том же порядке, что и переход права собственности, доверительный управляющий должен быть освидетельствован государст-

[1488] Поврежденное судно считается конструктивно погибшим, если судно не может быть восстановлено ни в том месте, в котором судно находится, ни в любом другом месте, в которое судно может быть доставлено или ремонт судна экономически нецелесообразен.

венной администрацией морского (морского рыбного) порта на соответствие компании МКУБ, иметь свидетельства СУБ компании и СУБ судна. После осуществления государственной регистрации передачи судна в доверительное управление доверительному управляющему выдается свидетельство «О личности судовладельца и регистрации названия судна».

В соответствии с действующим законодательством Российской Федерации, учреждение простого товарищества осуществляется без образования юридического лица, в связи с чем простое товарищество не регистрируется в органах юстиции. Однако при соединении товарищами своих вкладов, которыми являются морские суда (рыбопромысловые суда), передача судов в совместную деятельность подлежит государственной регистрации в государственных администрациях морских (морских рыбных) портов.

Договором простого товарищества, кроме установленных действующим законодательством требований к такому договору, должно быть определено, на кого из товарищей возлагаются требования по содержанию судов, обеспечению их безопасной эксплуатации, сохранению человеческой жизни на море, предотвращению загрязнения окружающей среды, а также других требований, связанных с эксплуатацией судов.

Если договором определено возложение таких функций на одного из товарищей, как правило, им же осуществляется ведение бухгалтерского учета общего имущества товарищей, этот товарищ (компания) должен соответствовать всем требованиям судовладельца, т.е. иметь свидетельства СУБ компании, СУБ судна, и после проведения государственной регистрации получить свидетельство о личности судовладельца и регистрации названия судна.

Владение судами на праве хозяйственного ведения или оперативного управления осуществляется исключительно государственными или муниципальными унитарными предприятиями и казенными предприятиями. Передача судов на указанных правах между коммерческими организациями действующим законодательством Российской Федерации не предусмотрена.

Суда внутреннего плавания

Применительно к судам внутреннего плавания Статья 13 КВВТ, в отличие от положений КТМ-99, рассмотренных выше, имеет как аналогичные нормы, так и некоторые особенности:

1) каждое судно, подлежащее государственной регистрации[1489] в Государственном судовом реестре РФ или судовой книге, должно иметь свое название или номер;

2) орган, осуществляющий государственную регистрацию судна, присваивает ему идентификационный номер;

3) название судна наносится на оба борта носовой части, переднюю стенку надстройки или крылья ходового мостика и корму судна, а присвоенный судну при его государственной регистрации идентификационный номер наносится выше названия судна; название судна, осуществляющего судоходство, связанное с пересечением Государственной границы РФ, наносится на крылья ходового мостика и корму судна буквами латинского алфавита с указанием национальности судна – «RUS»; на корме судна под его названием указывается пункт приписки судна буквами латинского алфавита;

[1489] Под государственной регистрацией судна и прав на него понимается акт признания и подтверждения государством возникновения, ограничения (обременения), перехода или прекращения прав на судно в соответствии с гражданским законодательством.

4) судну присваивается позывной сигнал, а в зависимости от технической оснащенности судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции [163, Статья 13].

Как уже отмечалось выше, плавание судов по внутренним водным путям допускается только под Государственным флагом РФ. На основании решения Правительства РФ может быть разрешено плавание, в том числе в целях транзита, по внутренним водным путям отдельному судну под флагом иностранного государства.

Право плавания под Государственным флагом РФ предоставляется судам, находящимся в собственности:

– граждан Российской Федерации;

– зарегистрированных на территории РФ юридических лиц или индивидуальных предпринимателей в соответствии с законодательством РФ;

– Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

– муниципальных образований.

Право плавания под Государственным флагом РФ возникает с момента государственной регистрации судна в Государственном судовом реестре РФ, реестре арендованных иностранных судов или судовой книге.

На основании решения Минтранса право плавания под Государственным флагом РФ временно может быть предоставлено зарегистрированному в судовом реестре иностранного государства судну, принятому российским арендатором в аренду без экипажа, в случае, если:

– арендатор отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна;

– собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг РФ;

– законодательство государства собственника судна не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства;

– право плавания судна под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено со дня предоставления судну права плавания под Государственным флагом РФ.

На судне, зарегистрированном в Государственном судовом реестре РФ и осуществляющем судоходство по внутренним водным путям, должны находиться следующие документы:

– свидетельство о праве собственности на судно;

– свидетельство о праве плавания судна под Государственным флагом РФ;

– свидетельство о годности судна к плаванию с указанием его класса или с классификационным свидетельством;

– список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна;

– судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал), машинный журнал (для судна с механическим двигателем, эксплуатируемого членами экипажа судна без совмещения должностей);

– судовое санитарное свидетельство;

– единая книга осмотра судна;

– свидетельство о предотвращении загрязнения с судна нефтью, сточными водами и мусором;

– лицензия судовой радиостанции;

– свидетельство или сертификат о минимальном составе экипажа судна.

На судне, выходящем в море, кроме вышеперечисленных документов должны находиться документы, предусмотренные КТМ-99, а на судне, осуществляющем судоходство, связанное с пересечением Государственной границы РФ, кроме вышепере-

численных, должны находиться документы, предусмотренные международными договорами РФ.

Суда внутреннего плавания могут находиться в любой собственности [163, Статья 15]. Право собственности на судно или часть судна возникает с момента государственной регистрации такого права в Государственном судовом реестре РФ или судовой книге. Право собственности на судно, строящееся на территории РФ, может быть приобретено с момента государственной регистрации такого права в Государственном судовом реестре РФ.

Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления[1490] судном на срок, не превышающий пять лет. Передача судна в доверительное управление подлежит обязательной государственной регистрации в Государственном судовом реестре РФ или судовой книге.

Судно подлежит государственной регистрации в Государственном судовом реестре РФ или судовой книге. Судно, которому право плавания под Государственным флагом РФ предоставлено временно, подлежит государственной регистрации в реестре арендованных иностранных судов.

Государственная регистрация самоходных судов внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходных судов вместимостью не менее чем 80 т, а также любых пассажирских и наливных судов, спортивных парусных и прогулочных парусных судов независимо от наличия и мощности главных двигателей и вместимости таких судов, других спортивных и прогулочных судов независимо от количества пассажиров на них, в том числе спортивных и прогулочных самоходных судов с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт, спортивных и прогулочных несамоходных судов вместимостью не менее чем 80 т в Государственном судовом реестре РФ осуществляется государственными речными судоходными инспекциями бассейнов.

Суда смешанного (река–море) плавания, осуществляющие судоходство, связанное с выходом на морские пути, регистрируются в Государственном судовом реестре РФ капитанами речных портов, расположенных в устьях рек, либо капитанами морских торговых портов.

Осуществление государственной регистрации сделок с судном удостоверяется посредством внесения соответствующих записей в документы, отражающие содержание сделок.

В случае утраты свидетельства о праве собственности на судно орган, осуществивший государственную регистрацию судна, по заявлению собственника судна может выдать ему дубликат указанного документа. Порядок выдачи дубликата свидетельства о праве собственности на судно устанавливается правилами государственной регистрации судов.

Бесхозяйное судно подлежит специальному учету государственной речной судоходной инспекцией бассейна на основании заявления органа местного самоуправления, на территории которого находится бесхозяйное судно, по представлению соответствующего бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Исключению из Государственного судового реестра РФ подлежит судно:

– погибшее или пропавшее без вести;

– конструктивно погибшее;

[1490] Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия.

– утратившее качества судна в результате перестройки или других изменений;

– переставшее соответствовать требованиям, предусмотренным КВВТ, к судам внутреннего плавания.

Затонувшее имущество

К затонувшему имуществу относятся потерпевшие крушение суда, их обломки, оборудование, грузы и другие предметы независимо от того, находятся они на плаву или под водой, опустились на дно либо выброшены на мелководье или берег [199, Статья 107].

Права на имущество, затонувшее во внутренних морских водах или в территориальном море, а также отношения, возникающие в связи с затонувшим имуществом, определяются законом государства, в котором имущество затонуло. К затонувшим в открытом море судам, находящимся на них грузам и иному имуществу применяется закон государства флага судна.

Правила, установленные применительно к затонувшему имуществу КТМ-99 (глава 7), применяются к подъему, удалению и уничтожению имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод или территориального моря РФ и не могут применяться:

– к подъему, удалению и уничтожению затонувшего военного имущества;

– подъему затонувшего морского имущества культурного характера, имеющего доисторическое, археологическое или историческое значение, если такое имущество находится на морском дне.

Собственник затонувшего имущества, если он намерен поднять затонувшее имущество, должен известить об этом капитана ближайшего морского торгового порта или капитана ближайшего морского рыбного порта в течение одного года со дня, когда имущество затонуло.

Капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта в течение трех месяцев со дня получения заявления собственника затонувшего имущества устанавливает для собственника порядок подъема, а также срок, достаточный для подъема затонувшего имущества, но не менее чем один год со дня получения собственником уведомления капитана морского торгового порта или капитана морского рыбного порта о порядке и сроке подъема затонувшего имущества.

В случаях, если затонувшее имущество создает угрозу безопасности мореплавания или причинения ущерба морской среде загрязнением либо препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим), собственник затонувшего имущества обязан по требованию капитана морского торгового порта или капитана морского рыбного порта в установленный им срок поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его.

В случае если собственник затонувшего имущества известен, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта уведомляет его о своем решении.

В случае если собственник затонувшего имущества не известен, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта делает публикацию о сроках, установленных для подъема затонувшего имущества, в «Извещениях мореплавателям». В случае, если при этом известен флаг затонувшего судна, капитан морского торгового порта или капитан морского рыбного порта направляет также соответствующее уведомление в МИД.

Портовые власти имеют право поднять затонувшее имущество и при необходимости удалить или уничтожить его в случаях, если:

1) собственник затонувшего имущества не установлен или он не поднял затонувшее имущество и при необходимости не удалил или не уничтожил его в установленный срок;

2) затонувшее имущество создает серьезную и непосредственную угрозу безопасности мореплавания или непосредственную угрозу причинения значительного ущерба морской среде загрязнением либо значительно препятствует осуществлению промысла водных биологических ресурсов, деятельности порта и проводимым в нем работам (гидротехническим и другим);

3) при наличии достаточных оснований собственнику затонувшего имущества не разрешено поднимать, удалять или уничтожать его своими средствами либо средствами избранной им судоподъемной организации.

В случае если подъем, удаление или уничтожение затонувшего имущества осуществлялись в соответствии с вышеперечисленными положениями, портовые власти по прошествии года после подъема имеют право:

– продать поднятое затонувшее имущество или его часть и получить за счет суммы, вырученной от его продажи, возмещение расходов на его подъем и других понесенных в связи с этим расходов;

– получить от собственника затонувшего имущества возмещение расходов, не покрываемых суммой, вырученной от его продажи, и при уничтожении затонувшего имущества – возмещение расходов, понесенных в связи с уничтожением такого имущества.

Затонувшее имущество, случайно поднятое во внутренних морских водах, в территориальном море РФ или открытом море при осуществлении операций, связанных с торговым мореплаванием, должно быть сдано в ближайший морской торговый порт или ближайший морской рыбный порт [1491].

ГЛАВА 24.
ПРАВОВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭКИПАЖА

В соответствии с положениями Главы IV КТМ-99 в состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда[1492].

К командному составу судна, кроме капитана судна, относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи, другие специалисты по решению Минтранса или ГК по рыболовству [199, Статья 52].

К командному составу судна внутреннего плавания относятся капитан судна, командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда, их помощники, механики и электромеханики, помощники механиков и электромехаников, радиоспециалисты и врачи.

Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна.

[1491] В таком случае выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости сданного имущества.

[1492] В состав экипажа пассажирского судна внутреннего плавания – также работники, обслуживающие пассажиров судна [163, Статья 26].

24.1. Требования, предъявляемые к экипажу

Общие требования к экипажу сводятся:

– к необходимости обеспечения минимально необходимого состава;

– квалификации;

– состоянию здоровья.

Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности:

– для обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;

– выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;

– недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.

Экипаж укомплектовывается в зависимости от типа, назначения судна и района плавания. Капитаны портов, которые осуществляют регистрацию судов, выдают свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность[1493].

При осуществлении контроля в морских торговых портах и морских рыбных портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

К занятию должностей членов экипажа судна:

а) занятого в торговом мореплавании, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным Правительством РФ;

б) используемого для промысла водных биологических ресурсов, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные утвержденным Правительством РФ положением о дипломировании членов экипажей судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов.

В состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, кроме граждан РФ, могут входить иностранные граждане и лица без гражданства, которые не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста.

Член экипажа судна может быть принят на работу на судно только с согласия капитана судна.

Порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством РФ о труде, КТМ-99, КВВТ, уставами службы на судах и уставами о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.

Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается Минтрансом, устав службы на судах рыбопромыслового флота – ГК по рыболовству, уставы о дисциплине – Правительством Российской Федерации[1494].

Судовладелец обязан обеспечить экипаж должными условиями безопасного труда и страхованием отдельных категорий рисков, а именно, судовладелец обязан:

а) обеспечить членам экипажа судна:

– безопасные условия труда;

[1493] Статья 39 КТМ-68 устанавливала, что судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и других служащих на судне лиц, которые не относятся к командному составу судна.

[1494] Постановлением Правительства РФ от 21.09.2000 г. № 708 утвержден Устав о дисциплине работников рыбопромыслового флота РФ.

– охрану их здоровья;

– наличие спасательных средств;

– бесперебойное снабжение продовольствием и водой;

– наличие надлежащих помещений (кают, столовых, санитарных узлов, медицинских пунктов и помещений для отдыха);

– культурно-бытовое обслуживание;

б) страховать:

– заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа судна суммы, в том числе расходы на репатриацию;

– жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей [199, Статья 58].

В случае гибели имущества члена экипажа судна или повреждения такого имущества вследствие происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа судна причиненный ущерб[1495].

Члены экипажа судна имеют право на расторжение трудового договора в соответствии с трудовым законодательством РФ, а также на репатриацию в случае:

1) истечения за пределами Российской Федерации срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс;

2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором;

3) кораблекрушения;

4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна;

5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами РФ либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;

6) направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности;

7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа судна на борту судна.

Репатриация осуществляется воздушным транспортом, бремя расходов несет судовладелец. Они включают:

– плату за проезд члена экипажа судна к месту репатриации [1496], питание и проживание члена экипажа судна с момента покидания судна до момента прибытия к репатриации; лечение, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; провоз 30 кг багажа члена экипажа судна до места репатриации;

– заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента прибытия к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

24.2. Права и обязанности капитана судна

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение,

---

[1495] Не подлежит возмещению ущерб, причиненный имуществу члена экипажа судна, виновного в происшествии с судном.

[1496] Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу [199, Статья 61].

Капитан судна обязан:

– оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море (если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей)[1497];

– после столкновения с другим судном оказать помощь судну, его пассажирам и членам его экипажа (если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна);

– зайти в ближайший порт или принять меры по доставке лица, находящегося на борту судна и нуждающегося в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения судна в море, в ближайший порт с извещением об этом судовладельца[1498];

– сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне;

– уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину[1499];

– принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества в случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна, либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности [199, Статья 66].

В случае если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей [199, Статья 67].

Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами.

Капитан судна имеет право:

– применять поощрения и налагать дисциплинарные взыскания на членов экипажа судна в случаях и в порядке, которые предусмотрены уставом о дисциплине;

– в случае необходимости отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа судна с исполнением, описанной в предыдущем параграфе процедуры репатриации;

– изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления,

---

[1497] За нарушение этой обязанности, капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии со Статьей 270 УК РФ, предусматривающей неоказание капитаном помощи людям, терпящим бедствие на море, штраф, либо ограничение свободы на срок до двух лет, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет [235, с. 580].

[1498] При заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения РФ.

[1499] При отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину. В исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта [199, Статья 70].

предусмотренного уголовным законодательством РФ, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества;

– выполнят функции органа дознания, руководствуясь при этом уголовно-процессуальным законодательством РФ, а также инструкцией о производстве дознания на судах, находящихся в плавании, утвержденной Генеральным прокурором РФ, в случае обнаружения на судне, находящемся в плавании, признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством РФ;

– задержать лицо, подозреваемое в совершении преступления, предусмотренного уголовным законодательством РФ, до передачи его компетентным органам в первом российском порту, в который зайдет судно[1500].

Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором РФ, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства [1501]. В данном случае капитан судна обязан, если это практически осуществимо, по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства, направить в его компетентные органы уведомление о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства [199, Статья 67].

Капитан судна также вправе осуществлять нотариальные действия, в частности:

– удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне (завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотарнально удостоверенному);

– сделать запись в судовом журнале в связи с рождением.

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца [1502]

Капитан судна в случае возникновения во время рейса неотложной надобности в деньгах для продолжения плавания, в частности для ремонта судна или содержания членов экипажа судна, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть судового имущества, не являющуюся необходимой для продолжения плавания

[1500] В случае необходимости капитан судна должен направить такое лицо вместе с материалами дознания в РФ на другом судне, плавающем под Государственным флагом РФ.

[1501] За исключением гражданина РФ, а также лица без гражданства, для которых Россия является постоянным местом жительства.

[1502] Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации определяются Консульским уставом Российской Федерации.

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Обязанности и права капитана судна внутреннего плавания изложены в Статьях 30–33 КВВТ и практически идентичны тем, которые рассмотрены выше. В качестве иллюстрации незначительных расхождений можно привести положения статей:

– 30, где конкретизируются действия капитана в случае оставления судна (капитан судна оставляет судно последним после принятия всех зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала, карт маршрута следования судна, судовой печати, документов и ценностей);

– 32, где указывается, что в случае исчезновения члена экипажа судна или пассажира при обстоятельствах, допускающих возможность их гибели, капитан судна делает запись в судовом журнале, составляет акт об этом, а также составляет опись находящегося на судне имущества исчезнувшего члена экипажа судна или пассажира и передает указанные акт и имущество портовым властям в ближайшем порту;

– 33, где наряду с имуществом, капитан в чрезвычайных обстоятельствах наделяется правом продать и часть запасов пищевых продуктов.

ГЛАВА 25.
ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ

Впервые вопросы регламентации правового режима русских портов были отражены в договоре, заключенном с Византией в 944 г.; в дальнейшем порядок доступа иностранных судов в российские порты отражался в договорах, заключенных с городами и странами Западной Европы, а также в *жалованных грамотах*, которые выдавались купцам той или иной страны или города.

В XVI-XVII вв. с расширением торговых отношения с Данией, Швецией и Англией, портовые правила кодифицируются в виде единых толковых сводов. С XVII в. в практике Русского государства обозначилась тенденция ограничения числа портов и пристаней, к которым могли приходить торговые суда иностранных государств, что объяснялось политическими и экономическими интересами страны. По-видимому, впервые правила доступа и пребывания иностранных судов в русских портах были включены в Новоторговый устав 1667 г.

К началу XVIII века бурное развитие торговли, активная военно-политическая деятельность Россия на Балтийском море приводят к увеличению количества портов, обслуживающих иностранное судоходство (Россия получает Ревель и Нарву, а к 1703 г. достраивает Санкт-Петербургский порт) и, как следствие, к необходимости более точной регламентации допуска в порты иностранных судов, установления правил их пребывания, санитарного и таможенного режима, решения других вопросов.

Вместе с тем, законодательная деятельность государства Российского явно отставала от развития отечественной морской торговли, что нашло отражение в Манифесте от 25 июня 1781 г., потребовавшем скорейшей кодификации морского законодательства. Отдельные нормативные акты, в том числе и регулировавшие использование портового хозяйства, изданные в период с 1722 по 1830 гг., нашли свое воплощение в отдельной книге свода законов Российской империи, введенного в действие с 1 января 1835 г. [187, с.4].

После революции в 1925 г. приказом Реввоенсовета № 641 была утверждена Общая инструкция о взаимоотношениях органов власти СССР с иностранными военными и торговыми судами в мирное время [185, с.120]. Инструкцией был установлен режим, при котором порты делились на закрытые и открытые для торговых судов заграничного-

го плавания. Этот режим был сохранен и в Законе СССР «О государственной границе СССР» 1982 г. Перечень бухт, портов и рейдов, открытых для иностранных мореплавателей (всего их было около 50), публиковался в первом номере «Извещений мореплавателям».

Введенные в действие в 1986 г. «Общие правила морских торговых и рыбных портов Союза ССР устанавливали, что капитаны иностранных судов должны информировать порты назначения о времени прихода за 96 часов с последующим уточнением за 12 ч, а капитаны танкеров – соответственно, за 72 и 12 ч [186, с. 105].

КТМ-68 относил морские порты к ведению Министерства морского флота СССР или Министерства речного флота РСФСР или других союзных республик, а морские порты, предназначенные для обслуживания нужд соответствующих отраслей народного хозяйства, – рыбные, нефтяные, лесные и иные специализированные морские порты к ведению других министерств и ведомств [198, Статья 60].

Порядок и условия выполнения портом операций, КТМ-68 оставляли за Министерством морского флота СССР: порядок и условия выполнения транспортно-экспедиторских и складских операций с внешнеторговыми грузами за Министерством морского флота СССР по согласованию с Министерством внешней торговли СССР и Государственным комитетом Совета Министров СССР по внешним экономическим связям, а порядок передачи этих грузов организациям других видов транспорта и приема внешнеторговых грузов от этих организаций – также и по согласованию с министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся соответствующие виды транспорта.

Перечень осуществляемых операций, связанных с перевозкой грузов, обслуживанием пассажиров, перечень портов, осуществляющих перевалку грузов, перевозимых в прямом смешанном и прямом водном сообщении, а также порядок и условия перевалки грузов, сроки открытия и закрытия навигации, а также сроки начала и окончания приема грузов портами устанавливались и публиковались для каждого морского торгового порта Министерством морского флота СССР.

КТМ-99 классифицирует морские порты как торговые, рыбные, специализированные.

Под морским **торговым портом** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту.

Под морским **рыбным портом** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для осуществления основного вида деятельности – комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота.

Под морским **специализированным портом** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, осуществляющих перевозки определенных видов грузов (леса, нефти и других), а также предназначенные для обслуживания спортивных и прогулочных судов.

К портовым властям относятся администрации морских портов, осуществляющие административно-властные и другие возложенные на них Правительством Российской Федерации полномочия.

25.1. Государственный портовый контроль

В соответствии с КТМ-99 (Статья 9), под ***морским торговым портом*** понимает-

ся комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, обслуживания пассажиров, осуществления операций с грузами и других услуг, обычно оказываемых в морском торговом порту.

Под ***морским рыбным портом*** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для осуществления основного вида деятельности – комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота.

Под ***морским специализированным портом*** понимается комплекс сооружений, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, осуществляющих перевозки определенных видов грузов (леса, нефти и других). К морским специализированным портам относятся также порты, предназначенные для обслуживания спортивных и прогулочных судов.

Государственный портовый контроль осуществляется капитаном порта.

Капитан морского порта подчиняется непосредственно Министру транспорта, а капитан морского рыбного порта – Председателю ГК по рыболовству.

На капитана морского торгового порта и капитана морского рыбного порта (далее – капитана порта), соответственно, возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в указанных портах:

– контроль за соблюдением международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании;

– регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов;

– регистрация права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судна или строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов;

– выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и паспортов моряка членам экипажей судов;

– проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений выдачи дипломов и квалификационных свидетельств;

– контроль за соблюдением требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта;

– оформление прихода судов в порты и выхода их из портов[1503];

– контроль за деятельностью лоцманской службы и системой управления движением судов;

– контроль за ледокольной проводкой судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

– выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества и проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ;

– расследование аварийных случаев с судами[1504].

Во главе морского порта стоит начальник порта, осуществляющий руководство его деятельностью. Начальник порта издает обязательные постановления по вопросам

[1503] В случае если морской торговый порт и морской рыбный порт имеют смежные акватории, капитан морского торгового порта оформляет приход судов в морской торговый порт и выход судов из него, за исключением судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов. Капитан морского рыбного порта оформляет приход судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов, в морской рыбный порт и выход таких судов из него.

[1504] Расследование аварийных случаев с судами осуществляется в соответствии с положением, утвержденным Министром транспорта по согласованию с Генеральным прокурором РФ, Министром обороны и Председателем ГК по рыболовству.

безопасности движения, охраны собственности и общественного порядка, проведения санитарных и противопожарных мероприятий в порту. Акваторию порта составляют отведенные порту водные пространства, в том числе внутренний и внешний рейды.

Порядок захода в морские торговые и рыбные порты и выхода их из портов устанавливается начальником порта с учетом того, что:

а) в морских торговых и рыбных портах, имеющих смежные акватории, порядок захода и выхода судов устанавливается начальником морского торгового порта по согласованию с начальником рыбного порта;

б) в морских торговых и рыбных портах, имеющих акватории, смежные с речными портами, порядок захода и выхода судов устанавливается начальниками торговых и рыбных портов по согласованию с начальником речного порта;

в) в морских торговых и рыбных портах, имеющих акватории, смежные с военными портами, порядок захода и выхода судов устанавливается командованием военного порта по согласованию с начальниками морских торговых и рыбных портов.

Постановления Морской администрации порта (МАП) издаются в соответствии с Типовым положением о Морской администрации порта в дополнение к «Общим правилам плавания и стоянки судов в Морских портах Российской Федерации и на подходах к ним» (далее – «Общие правила») (адм. № 9055. 2, часть III) и распространяются на территории и акватории морских портов, являются обязательными для выполнения судоводителями всех судов и кораблей всех флагов и ведомств, юридическими и физическими лицами, находящимися и осуществляющими свою деятельность на территории и акватории порта.

«Обязательные постановления» должны вручаться капитанам судов, впервые заходящих в порт, агентирующей компанией или лоцманом.

Морская администрация порта через Инспекцию Государственного надзора порта (ИГНП) и Центр управления движением судов (ЦУДС) осуществляет надзор за безопасностью плавания всех судов и плавучих средств, контроль за выполнением Международных конвенций и договоров, российского законодательства в области морского судоходства, управлением движения судов, информационное, радиолокационное обеспечение мореплавания.

Плавание судов в портовых водах осуществляется в соответствии с правилами, устанавливаемыми в конкретном порту, однако, можно сформулировать некоторые общие положения, в частности:

– все суда, независимо от ведомственной принадлежности, должны руководствоваться установленными правилами;

– скорость судов при движении по внутреннему рейду должна быть минимальной, обеспечивающей управляемость судна;

– обгон судна и пересечение их курса по носу запрещается;

– суда на подводных крыльях и на воздушной подушке на внутреннем рейде обязаны следовать в водоизмещенном состоянии;

– плавание судов с неисправной УКВ радиостанцией на акватории порта не разрешается;

– стоянка на внутреннем рейде допускается только с разрешения ИГНП;

– судам портового флота (суда, подконтрольные Морскому Регистру: пассажирские и рейдовые катера, буксиры, бункеровщики, водолеи, сборщики льяльных вод, плавкраны, суда-снабженцы) запрещается подходить к стоящим в порту и находящимся в движении судам заграничного плавания, не оформленными властями по приходу или уже оформленным на отход;

– гребным шлюпкам и спортивным судам, как правило, плавание на акватории порта запрещено, а все парусные суда осуществляют движение по бухте только под двигателем или на буксире;

– все спортивные состязания (парусные, гребные) должны производиться только в отведенных местах по предварительному согласованию с капитаном порта, и КПП погранвойск.

Контроль за судами, выходящими в море, капитан порта осуществляет в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся укомплектования экипажей судов. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта может подвергнуть судно осмотру. В дальнейшем, в целях проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта может провести контрольный осмотр судна.

Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае:

1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде;

2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам;

3) предписания санитарно-карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других уполномоченных на то государственных органов;

4) неуплаты установленных портовых сборов.

Расходы, связанные с осмотром и освидетельствованием судов, осуществляемыми капитаном порта, несет судовладелец.

Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Капитан порта по просьбе лица, имеющего требование, возникающее в связи с осуществлением спасательных операций, со столкновением судов, с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки или в связи с иным причинением вреда, может задержать на 72 часа (за исключением дней, официально рассматриваемых как нерабочие) судно и груз впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения.

Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна и груза, несет лицо, по требованию которого состоялось задержание.

В случае если в течение указанного выше срока арбитражным судом (или управомоченным законом, налагать арест третейским судом по морским делам) не вынесено постановление о наложении ареста на судно и (или) груз, судно и груз подлежат немедленному освобождению.

Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб государственных организаций и за деятельностью негосударственных организаций по лоцманской проводке судов осуществляют представители Минтранса и Федерального агентства по рыболовству. Указанные органы вправе принимать решение:

– об осуществлении обязательной лоцманской проводки судов в соответствующем районе и объеме;

– о прекращении деятельности указанных организаций, не отвечающих требова-

ниям к их оснащенности, численности и квалификации их работников, определенных Статьей 86 КТМ-99.

По требованию капитана морского порта находящиеся в порту суда обязаны участвовать в спасании людей и судов, терпящих бедствие в пределах акватории порта.

За нарушение правил, касающихся безопасности мореплавания и порядка в порту, капитан морского порта вправе налагать административные взыскания в соответствии с законодательством Российской Федерации.

В соответствии с Положением «О портовых сборах, сборах за услуги в морских рыбных портах РФ»[1505], государственными администрациями (службами капитанов) морских рыбных портов Российской Федерации с российских и иностранных судов, посещающих эти порты, взимаются судовые портовые сборы и сборы за оказываемые услуги независимо от флага, ведомственной принадлежности и формы собственности на судно.

К судовым портовым сборам, взимаемым с судов (судовладельцев), относятся: корабельный, причальный, якорный, лоцманский и за пользование систем управления движением судов (СУДС), маячный и швартовый сборы, сборы за регистрацию судна в порту приписки, за исключение судна из государственных регистрационных документов порта, сборы за нарушение правил плавания и стоянки, за проведение расследования аварийных случаев с судами и канальный сбор.

К другим сборам, относящимся к экипажам судов, взимаемым в морских рыбных портах, относятся: сборы за оформление отлетов членов экипажей судов за границу и прилетов их из иннортов, сборы за дипломирование и освидетельствование лиц плавсостава, паспортизацию членов экипажей судов и прикомандированных лиц, сборы за нотариальные действия по оформлению документов юридических и физических лиц.

Взимание сборов и плат производится, как правило, с условного объема судна, исчисляемого в кубических метрах и определяемого произведением трех величин, указанных в мерительном свидетельстве: наибольшей длины, наибольшей ширины и наибольшей высоты борта судна.

Взимание сборов и плат может производиться и с валовой вместимости судна, исчисляемой в брутто регистровых тоннах, указанной в мерительном свидетельстве судна. Выбор критериев (объем или вместимость) в каждом порту производится госадминистрацией или службой капитана порта и утверждается Роскомрыболовством одновременно с тарифными ставками сборов и плат за услуги. Вместимость судна менее 1000 брутто регистровых тонн принимается за 1000 брутто регистровых тонн, кроме судов, не выходящих за пределы портовых вод, плата с которых взимается за фактическую вместимость.

25.2. Лоцманское обеспечение

Лоцманское обеспечение осуществляется за счет лоцманской проводки судов на подходах к морским портам, в пределах акватории морских портов, между морскими портами, а также в открытом море и на внутренних водных путях РФ[1506].

Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской

[1505] Утверждено приказом Роскомрыболовства от 12 октября 1995 г. № 161. Приказ изменен в редакции Приказа Минсельхозпрода от 25.12.1997 № 79).

[1506] Перечень участков внутренних водных путей РФ, типов и размеров судов, подлежащих обязательной лоцманской проводке, установлен приказом Министра транспорта РФ от 4 сентября 2003 г. № 182.

проводки судов в определенных районах в целях обеспечения безопасности плавания, предотвращения происшествий с судами и защиты морской среды.

Морскими лоцманами могут быть граждане РФ, удовлетворяющие требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного Минтрансом и ФАР по согласованию с Министерством обороны[1507].

Районы с обязательной и необязательной лоцманской проводкой судов устанавливаются Минтрансом по согласованию с Министерством обороны и ФАР и публикуются в обязательных постановлениях морских портов, лоциях и «Извещениях мореплавателям» [1508]. В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана капитаном морского порта.

Порядок лоцманской проводки судов в морском торговом порту и морском рыбном порту, имеющих смежные акватории, устанавливается капитаном морского торгового порта по согласованию с капитаном морского рыбного порта.

В районах, в которых лоцманская проводка судов является необязательной, капитан морского порта может устанавливать обязательную лоцманскую проводку судов, которые:

– сами или перевозимые ими грузы могут создавать угрозу причинения ущерба морской среде (категории таких судов доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоциях и «Извещениях мореплавателям»);

– имеют серьезные повреждения корпусов, механизмов или оборудования, что может существенно влиять на безопасность мореплавания в порту.

Кроме обеспечения безопасности мореплавания лоцмана, имеют обязанности публично-правового характера, которые включают обязанность незамедлительно сообщать капитану морского порта:

– о любых переменах на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности мореплавания;

[1507] Статья 79 КТМ-68 устанавливала, что независимо от флага и ведомственной принадлежности судна лоцманская проводка осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами. Данное положение было изменено Статьей 87 КТМ-99, которая допускает создание негосударственных организаций по лоцманской проводке судов. Постановлением Правительства РФ от 17 июля 2001 г. № 538 «О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов» был установлен перечень морских портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, что неправомерно ограничило сферу деятельности негосударственных лоцманов в пользу государственных лоцманских служб. Постановлением Конституционного Суда РФ от 06.04.2004 № 7-П, положения пункта 2 Статьи 87 КТМ-99 (согласно которому морской лоцман является работником лоцманской службы государственной организации; негосударственные организации по лоцманской проводке судов создаются с учетом особенностей, определяемых Правительством РФ; перечень портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, устанавливается Правительством РФ) и находящееся с ними в нормативном единстве вышеупомянутое Постановление Правительства были признаны не соответствующими Конституции РФ.

[1508] Например, лоцманская проводка судов обязательна в Татарском проливе и Амурском лимане, в морских портах, расположенных на побережье Татарского пролива и Амурского лимана, в устьевой части реки Амур, а также в порту Москальво (Приказ Минтранса РФ от 01.08.2002 № 105); в Финском заливе от острова Родшер до портов РФ (Приказ Минтранса РФ от 2.10.2001 № 149); по Азовскому морю от Керченского пролива до портов РФ (Приказ Минтранса РФ от 20.07. 2001 г. № 119); в районе морского терминала Каспийского трубопроводного консорциума (район селения Южная Озереевка) (Приказ Минтранса РФ от 01.10.2001 № 147).

– любых происшествиях с судном, лоцманскую проводку которого он осуществляет, и с другими судами в обслуживаемом им районе;

– невыполнении капитаном судна, лоцманскую проводку которого он осуществляет, правил плавания судов и правил предотвращения загрязнения с судов нефтью, вредными веществами, сточными водами или мусором.

Во взаимоотношениях с капитаном лоцман обязан:

1) с прибытием на судно предъявить капитану судна лоцманское удостоверение;

2) потребовать от капитана судна всех данных о судне (размерениях, маневренных характеристик и других), которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна.

Во взаимоотношениях с лоцманом капитан обязан:

1) отказать в праве практике и взятия на борт в качестве лоцмана лицо, не имеющее лоцманского удостоверения;

2) обеспечить безопасную посадку и безопасную высадку лоцмана (стажеру лоцмана), а также безвозмездно предоставлять ему (стажеру лоцмана) в период лоцманской проводки судна отдельное помещение и питание;

3) объявить лоцману точные данные об осадке, о длине, ширине и вместимости судна, которые вносятся в лоцманскую квитанцию, подписываемую капитаном судна;

4) в случае вынужденного временного оставления мостика уведомить об этом лоцмана и указать ему лицо, ответственное за управление судном в отсутствие капитана судна;

5) обеспечить за счет судна возвращение лоцмана к месту его постоянного нахождения, в случае, если лоцман увезен судном, лоцманскую проводку которого он осуществлял, за пределы обслуживаемого им района;

В целях безопасности плавания судна капитан судна следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу без достаточных на то оснований; может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, что не освобождает капитана от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате таких распоряжений.

Лоцман не вправе без согласия капитана судна оставить судно раньше, чем поставит судно на якорь, ошвартует судно в безопасном месте, выведет судно в море или будет сменен другим лоцманом.

В случае если это необходимо в целях безопасности плавания судна, лоцман вправе приостановить лоцманскую проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих осуществить его безопасное плавание.

Капитан судна, нарушивший требование об обязательности лоцманской проводки, несет административную ответственность в соответствии с законодательством РФ. Присутствие на судне лоцмана не устраняет ответственность капитана судна за его управление.

При наличии достаточных оснований для сомнений в правильности рекомендаций лоцмана капитан судна вправе в целях безопасного плавания судна отказаться от услуг данного лоцмана, а там, где она обязательна, должен потребовать у капитана порта заменить лоцмана.

За ненадлежащую лоцманскую проводку судна отвечает организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, и непосредственно сам лоцман.

Организация несет ответственность за убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна по вине лоцмана за исключением убытков, причиненных в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна третьим лицам.

Организация, работником которой является лоцман, осуществлявший лоцманскую проводку судна, может ограничить упомянутую выше ответственность, суммой, равной десятикратному размеру лоцманского сбора, причитающегося за лоцманскую проводку судна. Указанная организация, утрачивает право на ограничение ответственности, если доказано, что убытки, причиненные судну в результате ненадлежащей лоцманской проводки судна, явились результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности [1509].

Лоцман, виновный в ненадлежащей лоцманской проводке судна, может быть лишен лоцманского удостоверения.

КТМ-99 не содержит указаний на то, за чей счет содержатся лоцманские службы [1510]. Статья 106 КТМ-99 устанавливает, что с судов, пользующихся услугами лоцманов, взимается лоцманский сбор, размер которого, порядок его взимания и категории освобождаемых от уплаты лоцманского сбора судов определяются в порядке, установленном законодательством РФ.

Лоцманская проводка судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации осуществляется в соответствии с Положением о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации[1511]. Указанное Положение устанавливает цели лоцманской проводки, районы обязательной и необязательной лоцманской проводки, определяет взаимоотношения между лоцманом и капитаном судна, особенности лоцманской проводки иностранных судов, лоцманский сбор и ответственность за ненадлежащее исполнение проводки судов.

Лоцманская проводка судов имеет целью обеспечение безопасности судоходства на внутренних судоходных путях, а также на акваториях портов, открытых для захода иностранных судов и подходах к ним, предотвращение происшествий с судами, повреждений гидротехнических сооружений, водных путей и средств навигационного ограждения.

Лоцманские службы могут создаваться Государственными бассейновыми управлениям и водных путей и судоходства, морскими администрациями устьевых и морских портов, а также другими юридическими лицами и гражданами, занимающимися предпринимательской деятельностью без образования юридического лица.

Лоцманская деятельность является лицензируемой. Государственный надзор за деятельностью лоцманских служб по вопросам обеспечения безопасности проводки судов осуществляют органы Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации. За нарушение лицензионных требований лоцманская служба может быть лишена лицензии или действие ее может быть приостановлено органом, выдавшим лицензию, в том числе и по представлению органов Российской транспортной инспекции, Государственной речной судоходной инспекции Российской Федерации.

[1509] Статья 84 КТМ 68 определяла, что ответственность за аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, несет морской порт, которому подчинен лоцман. Эта ответственность ограничивалась размерами аварийного фонда по данному порту, образуемого из 10% отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарном году.

[1510] КТМ-68 (Статья 96) содержал ясное указание на то, что лоцманская служба содержится за счет средств порта.

[1511] Введено в действие приказом Минтранса РФ от 3.02.1995 № 11, заменившим действовавший ранее приказ Министра речного флота РСФСР от 05.04.1961 № 52-пр «Об организации лоцманской службы для проводки по внутренним водным путям РСФСР судов и плавучих объектов сторонних организаций».

Лоцманами могут быть лица, имеющие среднее или высшее судоводительское образование, диплом капитана высшей группы грузовых самоходных и буксирных серийных судов внутреннего плавания, работающих в бассейне (районе), либо диплом капитана такой же или высшей группы пассажирских судов, и выдерживавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе плавания, а также имеющие медицинское свидетельство о пригодности по состоянию здоровья для работы на судах. Лоцман должен иметь лоцманское удостоверение установленной формы (см. табл. 25.1) на право работы в определенных районах проводки судов. Лоцманские удостоверения с присвоением звания «Речной лоцман» выдаются лоцману после прохождения проверки знаний в аттестационных комиссиях.

Таблица 25.1

К Положению о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агенство морского и речного транспорта
Лоцманское удостоверение № _____

Выдано гражданину _____
в том, что он является речным лоцманом _____ класса
для проводки судов Российских _____ группы
Иностранных
(ненужное зачеркнуть)
от/по _____
(или в районе, на акватории)

(фото) Председатель квалификационной комиссии
_____
Город _____
«_____» _____ 200 ___ г.

Районы обязательной лоцманской проводки и категории судов, подлежащие обязательной лоцманской проводке, устанавливаются Департаментом речного транспорта Министерства транспорта РФ по представлению Государственных речных судоходных инспекций бассейнов и доводятся до всеобщего сведения в местных правилах плавания, навигационных картах, лоциях, извещениях судоводителям и обязательных постановлениях по портам. Плавание в таких районах без лоцмана допускается при условии нахождения на мостике двух судоводителей, один из которых капитан или первый штурман (старший помощник) должен иметь удостоверение «Речной лоцман» или отметку в рабочем дипломе на право плавания в данном районе обязательной лоцманской проводки.

Кроме того, даже если район не признан обязательным для лоцманского обеспечения, Департамент речного транспорта может установить таковую:

– для судов, которые сами или грузы на них могут создавать угрозу причинения ущерба окружающей среде;

– судов, буксируемых и толкаемых составов, представляющих повышенную опасность для судоходства;

– крупнотоннажных морских и речных судов.

Категории таких судов и грузов доводятся до всеобщего сведения дополнениями к местным Правилам плавания по внутренним водным путям и в «Извещениях» судоводителям.

Суда иностранных государств при следовании по внутренним судоходным путям, открытым для захода иностранных судов, подлежат обязательной лоцманской проводке. Лоцманами для проводки иностранных судов могут быть лица, имеющие высшее или среднее судоводительское образование, знающими английский язык (в

объеме «лоцманских стандартов» ИМО)[1512], диплом не ниже капитана 4 группы или первого штурмана 5 группы судов и выдержавшие испытания на знание лоцманского дела в определенном районе в аттестационных комиссиях на получение квалификационного звания «Речной лоцман» 1 или 2 класса по проводке иностранных судов.

Капитан судна, предполагающего плавание в районах обязательной лоцманской проводки обязан:

– подать заявку за выделение лоцмана (сроки устанавливаются на основании обязательных постановлений по портам, а при подаче заявки в пунктах, где нет службы капитана порта, – за 48 часов с последующим уточнением за 2 часа до начала лоцманской проводки; при стоянке судна в порту под обработкой заявку на лоцманскую проводку капитан судна обязан подать не позднее 8 часов до отхода судна);

– принять решение о выборе лоцманской службы на предстоящий переход;

– принять меры безопасности при приеме лоцмана на борт судна или его убытия;

– безвозмездно предоставить лоцману (стажеру лоцмана) на период проводки помещение для проживания и питание наравне с экипажем;

- предоставить лоцману данные об осадке, длине, ширине, надводном габарите судна по высоте, роде груза, грузоподъемности или иной вместимости судна.

Во время лоцманской проводки капитан судна обеспечивает безопасность плавания с учетом рекомендаций лоцмана и может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, но это не освобождает его от ответственности за последствия, которые могут наступить в результате передоверия полномочий по управлению судном.

Капитан вправе:

– изложить в квитанции лоцмана сведения относительно обстоятельств, касающихся лоцманской проводки судна;

– в случае обоснованного сомнения в правильности рекомендации лоцмана отказаться от его услуг в присутствии третьего лица, с записью об этом в судовом журнале и квитанции лоцмана и потребовать замены лоцмана.

Обязанности лоцманской службы заключаются в необходимости немедленно направить на судно лоцмана и уведомить капитана о времени его прибытия на борт. В случае невозможности направить лоцмана немедленно они обязаны сообщить капитану, когда прибудет лоцман. Лоцманская служба несет материальную ответственность в размере полной себестоимости содержания судна за простой судна в связи с неприбытием лоцмана в согласованное время.

Лоцман обязан:

– с прибытием на судно предъявить капитану судна на лоцманское удостоверение и квитанцию установленного образца (табл. 25.2);

– ознакомить капитана с особенностями перехода на участке проводки;

– во время проводки судна при первой возможности сообщать в ближайшее линейное подразделение Государственной речной судоходной инспекции бассейна и Государственное бассейновое управление водных путей и судоходства об изменениях на фарватерах, которые могут создавать угрозу безопасности плавания судов, о происшествиях с проводимыми судами и с другими судами, о нарушениях и неисправностях в действии средств навигационного ограждения, о невыполнении капитаном проводимого судна правил плавания и правил по предотвращению загрязнения с судов неф-

[1512] Рабочими языками при проводке иностранных судов являются русский или по взаимному согласию – английский. В случае применения английского языка все рекомендации или команды (с разрешения капитана судна) лоцман подает в соответствии со Стандартным морским навигационным словарем-разговорником, рекомендованным Международной морской организацией.

тью, вредными веществами, сточными водами и мусором, а также требований пограничного и таможенного контроля; осуществлять контроль за выполнением требований закона и правил по охране государственной границы, правил плавания, обязательных постановлений по портам, соблюдением правил по предупреждению загрязнения окружающей среды.

Лоцман вправе:

– в случаях, когда это необходимо в целях безопасности судна или других судов, приостановить проводку судна до наступления обстоятельств, позволяющих продолжить безопасное плавание;

Таблица 25.2

К Положению о лоцманской службе и лоцманской проводке судов по внутренним судоходным путям Российской Федерации

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство морского и речного транспорта
Лоцманская квитанция №_____

1. Фамилия лоцмана _____
2. Название судна _____
3. Флаг судна _____
4. Осадка судна _____ нос _____ корма _____
5. Размеры судна _____ длина _____ ширина _____ надводный борт
6. Регистровый тоннаж _____ нетто _____ брутто _____
7. Порт назначения _____
8. Судовладелец _____
(эксплуатант или арендатор)
9. Фамилия капитана _____
10. Время прибытия лоцмана на судно _____ дата _____ время
11. Время оставления судна лоцманом _____ дата _____ время
12. Откуда и до какого места проведено судно _____
13. Род и количество груза _____
14. Иные сведения _____

Дата _____ Подпись капитана _____

Расчет лоцманского сбора по проводке судна

1. За проводку по фарватеру (каналу) _____
2. За ввод в порт и вывод из порта _____
3. За швартовку и отшвартовку _____
4. За перестановку в пределах порта _____
5. Надбавка за работу в ночное время, воскресные и праздничные дни _____
6. За напрасный вызов лоцмана _____
7. За задержание лоцмана на судне _____
8. _____
9. _____

– если капитан, принявший на судно лоцмана, действует вопреки его рекомендациям, в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна, потребовав, чтобы об этом обстоятельстве было записано в квитанции лоцмана.

Лоцман не вправе без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь, ошвартует в безопасном месте, выведет в район необязательной лоцманской проводки или будет сменен другим лоцманом.

Лоцманский сбор собирается с судов воспользовавшихся услугами лоцмана и его размер определяется исходя из Порядка установления и применения тарифов на перевозки грузов и сборов за работы и услуги, связанные с перевозками, выполняемыми предприятиями речного транспорта в Российской Федерации.

За ненадлежащее исполнение проводки судов *ответственность* несут как лоцманская служба, работником которой является лоцман, осуществляющий проводку, так и лоцман.

ГЛАВА 26. ДОГОВОРНЫЕ ОТНОШЕНИЯ, ВЫТЕКАЮЩИЕ ИЗ ПРАКТИКИ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Кодекс Торгового мореплавания РФ выделяет следующие виды договоров, вытекающие из торгового мореплавания: договор морской перевозки грузов; договор морской перевозки пассажира; договор фрахтования судна; договор буксировки, договор морского посредничества и договор морского страхования.

26.1. Договор морской перевозки груза

В соответствии с российским законодательством[1513] перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки морским транспортом, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, КТМ-99[1514], транспортными уставами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами[1515].

Статья 2 КТМ-99 относит перевозку грузов морем к торговому мореплаванию. Отношения, возникающие из договора морской перевозки груза, регулируются законом государства, предусмотренным соглашением сторон. При отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве отношения сторон, возникающие из договоров, регулируются законом государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности или место жительства сторона, являющаяся в договоре морской перевозке перевозчиком[1516].

В соответствии с положениями статьи 785 ГК РФ, по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

[1513] Часть вторая Гражданского кодекса РФ 1996 г. (в ред. Федеральных законов от 12.08.1996 № 110-ФЗ, от 24.10.1997 № 133-ФЗ, от 17.12.1999 № 213-ФЗ, от 26.11.2002 № 152-ФЗ, от 10.01.2003 № 8-ФЗ, от 10.01.2003 № 15-ФЗ, от 26.03.2003 № 37-ФЗ, от 11.11.2003 № 138-ФЗ, от 23.12.2003 № 182-ФЗ, от 29.12.2004 № 189-ФЗ, от 30.12.2004 № 219-ФЗ, с изменениями, внесенными ФЗ от 26.01.1996 № 15-ФЗ, Постановлением Конституционного Суда РФ от 23.12.1997 № 21-П).

[1514] В редакции Федеральных законов от 26.05.2001 № 59-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ, с изменениями, внесенными Постановлением Конституционного Суда РФ от 06.04.2004 № 7-П).

[1515] См., например, постановление Правительства РФ от 19 июня 2002 г. № 447 «О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте» в ред. от 3.10.2002 (СЗ РФ, 2002, № 26, ст. 2590; № 41, ст. 3983); постановление Правительства РФ от 27.05.2002 №345 «Об утверждении Положения о лицензировании отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте» в ред. от 3.10.2002 (СЗ РФ, 2002, № 23, ст. 2158; № 41, ст. 3983).

[1516] Статья 418 КТМ-99.

В соответствии со Статьей 115 КТМ-99, по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз[1517], который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу – получателю. В свою очередь, отправитель (или фрахтователь) обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт).

Договор морской перевозки груза:

а) должен быть заключен в письменной форме, что может подтверждаться чартером, коносаментом или другими письменными доказательствами [199, Статья 117];

б) может носить долгосрочный характер[1518];

в) может быть заключен с условием предоставления для морской перевозки груза всего судна, части его или определенных судовых помещений (чартер) или без такого условия [199, Статья 115].

Перевозчиком признается лицо, которое заключило договор морской перевозки груза с отправителем или фрахтователем или от имени которого заключен такой договор. Гамбургская Конвенция 1978 г. трактует это понятие значительно шире, указывая на то, что кроме непосредственно лица, с которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза, к «перевозчику» относятся и лица, которым перевозчиком поручено («фактический перевозчик») осуществление перевозки или ее части (Статья 1)[1519].

Правоотношения по договорам морской перевозки могут возникнуть между перевозчиком и:

– фрахтователем[1520];
– отправителем[1521];
– получателем, являющимся стороной договора;
– получателем, не являющимся стороной договора[1522].

Чартер должен содержать наименование сторон, название судна, указание на род и вид груза, размер фрахта, наименование места погрузки груза, а также наименование места назначения или направления судна, а также иные условия и оговорки, если стороны на них согласились.

Чартер подписывается перевозчиком и фрахтователем или их представителями. При перевозке груза по чартеру фрахтователь вправе с согласия перевозчика уступать свои права по договору морской перевозки груза третьим лицам. Фрахтователь, а так-

---

[1517] Положения КТМ-99 не раскрывают содержание понятия «груз», в то время как данное понятие по-разному истолковывается Брюссельской и Гамбургскими конвенциями. Так, Пункт (c) Статьи 1 Брюссельской конвенции 1924 г. в понятие «грузы» включает *предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки* как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом; а по Гамбургским правилам 1978 г. «груз» включает живых животных; а также упаковку и приспособления для транспортировки контейнеров, если они предоставлены грузоотправителем [Статья 1(5)].

[1518] При этом перевозка конкретной партии груза должна осуществляться в соответствии с договором морской перевозки груза, заключенном на основе такого долгосрочного договора [199, Статья 118].

[1519] Конвенция о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.)

[1520] По КТМ-99 «фрахтователем» является лицо, которое заключило упомянутый выше договор морской перевозки груза с условием предоставления для морской перевозки груза всего или части судна.

[1521] Отправителем является лицо, которое сдало перевозчику груз от своего имени или заключило договор морской перевозки груза.

[1522] В этом случае отношения определяются коносаментом, и если последний содержит ссылку на условия чартера, то и они обязательны для получателя.

же третье лицо, которому он уступил свои права, несет перед перевозчиком солидарную ответственность за неисполнение договора морской перевозки груза.

При явлениях стихийного характера, крушениях и авариях, вызвавших перерыв в движении, и объявлении карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением портовых властей.

Срок действия временного прекращения или ограничения приема грузов для перевозок устанавливаются либо Минтрансом, либо Федеральным агентством по рыболовству.

О временном прекращении или об ограничении приема грузов для перевозок портовые власти немедленно уведомляют отправителей грузов, при перевозках грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении и организации транспорта других видов.

Погрузка (выгрузка) груза

Отправитель обязан надлежащим образом маркировать груз и представлять перевозчику необходимые сведения о нем. В случае если груз требует особого с ним обращения, отправитель обязан информировать перевозчика о свойствах груза и порядке обращения с ним.

Грузы, нуждающиеся в таре и упаковке для обеспечения их полной сохранности при перевозках, должны предъявляться для перевозок в исправной таре и упаковке. Контейнеры, тара и упаковка, на которые установлены государственные стандарты или для которых установлены технические условия, должны им соответствовать. Груз, род или вид которого определен в чартере, может быть заменен на груз иного рода или вида только с согласия перевозчика.

Фрахтователь должен указать безопасное и пригодное для погрузки груза место, которое судно может достичь без опасностей, в котором может находиться, оставаясь на плаву, и из которого может выйти с грузом. В случае если фрахтователем указано место, не пригодное для погрузки груза, или несколькими фрахтователями указаны разные места погрузки груза, перевозчик может подать судно в место погрузки груза, обычно используемое в данном порту. Фрахтователь может потребовать, чтобы судно было поставлено в другое место погрузки груза за его счет.

Период сталийного времени определяется соглашением сторон, при отсутствии такого соглашения – сроками, обычно принятыми в порту погрузки. В сталийное время[1523] не включается время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от перевозчика, либо вследствие непреодолимой силы или гидрометеорологических условий, создающих угрозу сохранности груза или препятствующих его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по причинам, зависящим от фрахтователя, включается в сталийное время. В случае если погрузка груза началась до начала течения сталийного времени, фактически затраченное на погрузку груза время засчитывается в сталийное время. Контрсталийное время[1524] может быть установлено после окончания сталийного, как дополнительное время ожидания окончания погрузки.

[1523] Так же, как принято в международной практике, сталийное время исчисляется в рабочих днях, часах и минутах, начиная со следующего дня после подачи уведомления о готовности судна к погрузке груза.

[1524] При отсутствии соглашения сторон продолжительность контрсталийного времени определяется сроками, обычно принятыми в порту погрузки. Контрсталийное время также исчисляется в календарных днях, часах и минутах с момента окончания сталийного времени. В контрсталийное время включаются воскресные и официально установленные праздничные дни, объявленное нерабочим в порту время, а также перерывы в погрузке груза, вызванные непреодолимой силой

Демередж[1525] определяется соглашением сторон, при отсутствии соглашения – согласно ставкам, обычно принятым в соответствующем порту. В случае отсутствия таких ставок размер платы за простой судна определяется расходами на содержание судна и его экипажа. По соглашению сторон диспач может быть установлен фрахтователю до истечения сталийного времени тогда, когда погрузка (выгрузка) завершена[1526]. За задержку судна свыше контрсталийного времени фрахтователь обязан возместить перевозчику причиненные убытки, если задержка судна произошла по причинам, не зависящим от перевозчика.

В случае предоставления для перевозки груза всего судна, его части или определенных судовых помещений отправитель может потребовать удаления постороннего груза с судна, части судна или из судовых помещений в порту отправления, в случае предоставления для перевозки груза всего судна – в любом порту захода.

Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами документы, касающиеся груза, и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов.

После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю *коносамент*[1527]. Коносамент может быть выдан:

а) на имя определенного получателя, и тогда он называется ***именной коносамент;***

б) по приказу отправителя или получателя – ***ордерный коносамент;***

в) на предъявителя.

По желанию отправителя ему может быть выдано несколько экземпляров (оригиналов) коносамента, причем в каждом из них отмечается число имеющихся оригиналов коносамента. После выдачи груза на основании первого из предъявленных оригиналов коносамента остальные его оригиналы теряют силу.

Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа, содержащего следующие данные:

– наименование отправителя и место его нахождения;

– наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;

– наименование получателя, если он указан отправителем;

– наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество;

– внешнее состояние груза и его упаковки;

– фрахт в размере, подлежащем уплате получателем.

Отправитель гарантирует перевозчику достоверность данных, предоставленных для включения в коносамент, и несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику вследствие недостоверности таких данных.

или гидрометеорологическими условиями, создающими угрозу сохранности груза либо препятствующими его безопасной погрузке. Время, в течение которого погрузка груза не проводилась по зависящим от перевозчика причинам, не включается в контрсталийное время.

[1525] Размер платы, причитающейся перевозчику за простой судна в течение контрсталийного времени.

[1526] При отсутствии такого соглашения размер диспача исчисляется в размере ½ платы за простой.

[1527] Отправитель вправе потребовать от перевозчика выдачи вместо коносамента морской накладной или иного подтверждающего прием груза для перевозки документа [199, с. 44].

Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика и должен содержать следующие данные:

1) наименование перевозчика и место его нахождения;

2) наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

3) наименование отправителя и место его нахождения;

4) наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;

5) наименование получателя, если он указан отправителем;

6) наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество (при этом все данные указываются так, как они представлены отправителем)[1528];

7) внешнее состояние груза и его упаковки;

8) фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

9) время и место выдачи коносамента;

10) число оригиналов коносамента, если их больше чем один;

11) подпись перевозчика или действующего от его имени лица.

После того как груз погружен на борт судна, перевозчик по требованию отправителя выдает ему бортовой коносамент, в котором должно быть указано наименование перевозчика, место его нахождения, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должны быть указаны дата или даты погрузки груза.

В случае если в коносаменте содержатся данные о грузе (наименование, основные марки, число мест или предметов, масса или количество), в отношении которых перевозчик знает или имеет достаточные основания считать, что такие данные не соответствуют фактически принятому грузу или погруженному грузу при выдаче бортового коносамента и у перевозчика не было разумной возможности проверить указанные данные, перевозчик должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на неточности, основания для предположений или отсутствие разумной возможности проверки указанных данных.

В случае если перевозчик или другое выдающее коносамент от его имени лицо не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что в коносаменте указано хорошее внешнее состояние груза.

Коносамент передается с соблюдением следующих правил:

– *именной коносамент* может передаваться по именным передаточным надписям или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;

– *ордерный коносамент* может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям;

– *коносамент на предъявителя* может передаваться посредством простого вручения.

В отличие от указанной детерминации, применяемой в российском законодательстве, Гамбургские правила 1978 г. содержат лишь два понятия – «коносамент» и «борто-

[1528] Статья 124 КТМ-68 применительно к указанному требованию допускала возможность отказа перевозчика от проверки указанных данных при буксировке леса в плотах (эти данные включались в коносамент на основании письменного объявления отправителя), а при перевозке грузов наливом, насыпью или навалом, всякого иного вида груза, если указанные данные не были проверены, перевозчик был вправе включить таковые в коносамент, с соответствующей оговоркой в том случае, когда у него есть достаточные основания предполагать, что эти данные указаны отправителем неточно или он не имел возможности их проверить. Допускалось также, что при перевозке в заграничном сообщении в коносамент могут быть включены по соглашению сторон и иные условия и оговорки.

вой коносамент». Кроме того, в подтверждение получения груза для перевозки и приема его перевозчиком, Конвенция допускает использование и «других документов», кроме коносамента, обусловленных договором морской перевозке грузов (Статья 18).

Обязанности перевозчика в отношении груза заключаются в том, что перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи должен старательно и в соответствии с действующими правилами грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его.

В случае если принятый для перевозки груз в силу его свойств требует особого обращения и указания об этом содержатся в договоре морской перевозки груза и на грузовых местах, перевозчик должен заботиться о грузе в соответствии с такими указаниями. Вместе с тем, КТМ-99 допускает два случая, могущих возникнуть при перевозке опасного груза: когда перевозчик не знал об опасности груза и когда груз стал опасен во время транспортировки.

В случае если груз, легко воспламеняющийся, взрывчатый или опасный по своей природе, сдан под неправильным наименованием и при приеме груза перевозчик не мог посредством наружного осмотра удостовериться в его свойствах, или погруженный с ведома и согласия перевозчика станет опасным в процессе перевозки для судна, другого груза или находящихся на судне людей, такой груз в зависимости от обстоятельств может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен перевозчиком без возмещения отправителю убытков (за исключением общей аварии).

В первом случае отправитель несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные ему в результате погрузки такого груза. Фрахт за перевозку такого груза не возвращается. В случае если при отправлении груза фрахт не был уплачен, перевозчик вправе взыскать его полностью. Во втором случае перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном расстоянию, фактически пройденному судном с таким грузом [199, Статья 151].

Выдача груза

Груз, перевозка которого осуществляется на основании коносамента, выдается перевозчиком в порту выгрузки при предъявлении оригинала:

– именного коносамента – получателю, который указан в коносаменте, или лицу, которому коносамент передан по именной передаточной надписи или в иной форме в соответствии с правилами, установленными для уступки требования;

– ордерного коносамента – лицу, по приказу которого составлен коносамент, при наличии в коносаменте передаточных надписей лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

– коносамента на предъявителя – предъявителю коносамента.

В случае если перевозка груза осуществляется на основании морской накладной или на основании иного подобного ей документа, перевозчик может выдать груз получателю, указанному в таком документе, или получателю, указанному отправителем.

В случае если для перевозки груза предоставлено не все судно и в порту выгрузки получатель не востребовал груз (отказался от него либо так задержал его прием, что груз не мог быть выгружен в установленное время), перевозчик вправе сдать груз на хранение на склад или в иное надежное место за счет и на риск управомоченного распоряжаться грузом лица с уведомлением об этом отправителя или фрахтователя, а также получателя.

При предоставлении всего судна для перевозки груза выгрузка и сдача груза на хранение осуществляются перевозчиком по истечении сталийного и контрсталийного времени и при условии, если в течение сталийного и контрсталийного времени не по-

ступило иное распоряжение отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица[1529].

В случае если в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель или фрахтователь либо управомоченное распоряжаться грузом лицо не уплатит перевозчику все причитающиеся за данную перевозку груза платежи, перевозчик вправе продать груз в установленном порядке. Невостребованный скоропортящийся груз, а также груз, расходы, на хранение которого превышают его стоимость, может быть продан до истечения указанного срока, но не ранее срока доставки груза. Вырученная от продажи груза сумма за вычетом причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза передается перевозчиком отправителю или фрахтователю.

В случае если суммы, вырученной от продажи груза, недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов на хранение и продажу груза, перевозчик вправе взыскать недополученную им сумму с отправителя или фрахтователя.

Получатель при выдаче ему груза обязан возместить расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, внести плату за простой судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, в случае общей аварии обязан внести аварийный взнос или предоставить надлежащее обеспечение.

При фактической или предполагаемой утрате либо повреждении груза получатель и перевозчик обязаны предоставлять друг другу возможность проводить осмотр груза или проверку его состояния до выдачи груза получателю. Расходы на осмотр груза или проверку его состояния несет тот, кто потребовал осмотра или проверки. В случае если в результате проведенных по требованию получателя осмотра груза или проверки его состояния установлены утрата или повреждение груза, ответственность за которые несет перевозчик, расходы на осмотр груза или проверку его состояния возмещаются перевозчиком.

В случае если до выдачи груза или во время выдачи груза получатель в письменной форме не сделал заявление перевозчику об утрате или о повреждении груза и не указал общий характер утраты или повреждения груза, считается, что груз получен в соответствии с условиями коносамента при отсутствии доказательств об ином.

При подготовке и осуществлении транспортировки груза перевозчик обязан:

1) заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние, обеспечить техническую годность судна к плаванию, надлежащим образом снарядить судно, укомплектовать его экипажем и снабдить всем необходимым, а также привести трюмы и другие помещения судна, в которых перевозится груз, в состояние, обеспечивающее надлежащие прием, перевозку и сохранность груза;

2) в письменной форме уведомить фрахтователя или отправителя о том, что судно готово или будет готово в определенное время к погрузке груза;

3) подать судно в указанный порт погрузки[1530];

4) сделать указание о достижении соглашения о перевозке груза на палубе в коносаменте или другом документе, подтверждающем договор морской перевозки груза;

5) доставить груз в срок и маршрутом, которые установлены соглашением сторон[1531];

[1529] Время, затраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой.

[1530] При перевозке груза по чартеру – в указанный фрахтователем порт в соответствии с условиями чартера; при перевозке груза в линейном сообщении место погрузки груза определяется перевозчиком, который извещает отправителя о месте погрузки груза.

6) немедленно известить отправителя или фрахтователя о невозможности захода в порт назначения в случае запрещения соответствующих властей, стихийных явлений или иных причин, не зависящих от перевозчика;

7) выдать отправителю или фрахтователю груз, если даже выгрузка груза может задержать судно более установленного срока, при отказе отправителя или фрахтователя от исполнения договора морской перевозки груза до выхода судна в рейс.

Все причитающиеся перевозчику платежи уплачиваются отправителем или фрахтователем. В случаях, предусмотренных соглашением между отправителем или фрахтователем и перевозчиком, и при включении данных об этом в коносамент допускается перевод платежей на получателя. Размер фрахта может:

а) устанавливаться соглашением сторон;

б) исчисляться исходя из ставок, применяемых в месте погрузки груза и во время погрузки груза (при отсутствии соглашения сторон о размере фрахта);

в) зависеть от конечных результатов погрузки (например, если груз погружен на судно в большем количестве, чем предусмотрено договором морской перевозки груза, размер фрахта соответственно может увеличиваться)[1532].

За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств или зависящих от отправителя обстоятельств, фрахт уплачивается полностью. За груз, утраченный при его перевозке, фрахт не взимается и, если он уплачен вперед, возвращается. В случае если утраченный груз окажется впоследствии спасенным, перевозчик имеет право на фрахт в размере, пропорциональном пройденному судном расстоянию.

При исчислении фрахта за фактически пройденное судном расстояние принимается соотношение части пути, пройденного судном с грузом, и протяженности всего пути обусловленного рейса судна, а также соотношение расходов, затрат времени и труда, опасностей, которые связаны с пройденным судном с грузом расстоянием, и тех, которые обычно приходятся на оставшуюся часть пути.

Перевозчик вправе:

1) отказаться от исполнения договора морской перевозки груза и потребовать возмещения убытков в случае, если порт погрузки не указан фрахтователем или указан им несвоевременно либо указан порт погрузки, не являющийся безопасным;

2) выгрузить груз:

а) когда для перевозки предоставлено все судно:

– в одном из ближайших портов по своему усмотрению, либо возвратить груз в порт отправления в зависимости от того, что, по мнению капитана судна, представляется более выгодным для отправителя или фрахтователя (либо управомоченного распоряжаться грузом лица) в случае, если для перевозки груза предоставлено все судно и в течение разумного срока с момента отправки уведомления перевозчиком не поступило распоряжение отправителя или фрахтователя (либо управомоченного распоряжаться грузом лица) о том, как поступить с грузом;

б) когда для перевозки предоставлена часть судна:

– в другом порту, если он не может быть доставлен в порт назначения в соответствии с распоряжением отправителя или фрахтователя (либо управомоченного распоряжаться грузом лица);

[1531] При отсутствии соглашения – в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств и обычным маршрутом.

[1532] В случае если размер фрахта за перевозку действительно погруженного груза меньше, чем фрахт за перевозку груза, предусмотренный договором морской перевозки груза, уплачивается фрахт, предусмотренный договором морской перевозки груза.

– в любом ближайшем порту по усмотрению капитана и сообщить об этом отправителю или фрахтователю либо управомоченному распоряжаться грузом лицу при неполучении такого распоряжения в течение трех суток с момента отправки уведомления перевозчиком и в случае, если полученное им распоряжение нельзя выполнить без причинения ущерба владельцам других находящихся на судне грузов;

3) потребовать возмещения расходов, связанных с ожиданием распоряжения отправителя или фрахтователя либо управомоченного распоряжаться грузом лица в течение разумного срока, и расходов на груз, а также на фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию;

4) отказаться от исполнения договора морской перевозки груза до выхода судна в рейс в случае, если стоимость погруженного груза не покрывает фрахт и другие расходы перевозчика на груз и отправитель или фрахтователь не внес полностью фрахт перед отправлением судна и не предоставил дополнительное обеспечение;

5) перевозить груз на палубе, однако, только в соответствии с соглашением с отправителем, законом или иными правовыми актами РФ либо обычаями делового оборота;

6) требовать уплаты ½ полного фрахта, при наличии простоя, платы за простой и возмещения произведенных перевозчиком за счет груза других расходов;

7) удерживать груз до уплаты сумм или предоставления получателем обеспечения по расходам, связанным с простоем судна в порту выгрузки, а также уплатить фрахт и внести плату за простой судна в порту погрузки, если это предусмотрено коносаментом или другим документом, на основании которых осуществлялась перевозка груза, а в случае общей аварии до внесения аварийного взноса или предоставления надлежащего обеспечения.

Отправитель или фрахтователь вправе отказаться от исполнения договора морской перевозки груза при предоставлении всего судна для перевозки груза при условии уплаты части или полного фрахта.

Каждая из сторон договора о перевозке вправе отказаться от его исполнения без возмещения другой стороне убытков при наступлении до отхода судна от места погрузки груза следующих обстоятельств:

– военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна или груза;

– блокада места отправления или места назначения;

– задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон ДМПГ;

– привлечение судна для государственных нужд;

– запрещение соответствующими властями вывоза груза, который предназначен для перевозки, из места отправления или ввоза груза в место назначения.

Кроме того, Статья 157 КТМ-99 допускает прекращение договора о перевозке вследствие невозможности его исполнения без обязанности одной стороны договора возместить другой стороне вызванные его прекращением убытки (при этом перевозчику причитается фрахт в размере, пропорциональном фактически пройденному судном расстоянию, исходя из количества спасенного и сданного груза), если после его заключения и до отхода судна от места погрузки груза вследствие не зависящих от сторон обстоятельств:

– судно погибнет или будет насильственно захвачено;

– судно будет признано непригодным к плаванию;

– погибнет груз, индивидуально определенный;

– погибнет груз, определенный родовыми признаками, после сдачи его для погрузки и отправитель не успеет сдать другой груз для погрузки [199, с. 48, 49].

Ответственность перевозчика предусмотрена Статьей 166 КТМ-99, которая сформулирована правилами, освобождающими перевозчика от ответственности. Перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза, прибывшего в порт назначения в исправных грузовых помещениях с исправными пломбами отправителя, доставленного в исправной таре без следов вскрытия в пути, а также перевозившегося в сопровождении представителя отправителя или получателя, если получатель не докажет, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза произошли по вине перевозчика.

Кроме того, перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки, если докажет, что утрата, повреждение или просрочка произошли вследствие:

1) непреодолимой силы;
2) опасностей или случайностей на море и в других судоходных водах;
3) любых мер по спасанию людей или разумных мер по спасанию имущества на море;
4) пожара, возникшего не по вине перевозчика;
5) действий или распоряжений соответствующих властей (задержания, ареста, карантина и других);
6) военных действий и народных волнений;
7) действия или бездействия отправителя или получателя;
8) скрытых недостатков груза, его свойств или естественной убыли;
9) незаметных по наружному виду недостатков тары и упаковки груза;
10) недостаточности или неясности марок;
11) забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление либо ограничение работы полностью или частично;
12) иных обстоятельств, возникших не по вине перевозчика, его работников или агентов.

Лицо, имеющее право заявить требование к перевозчику в связи с утратой груза, может считать груз утраченным, если груз не выдан в порту выгрузки лицу, управомоченному на получение груза, в течение 30 календарных дней.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо за просрочку его доставки с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи.

Перевозчик несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза в следующих размерах:

1) за утрату груза – в размере стоимости утраченного груза;
2) за повреждение груза – в размере суммы, на которую понизилась его стоимость;
3) в случае утраты груза, принятого для перевозки с объявлением его ценности, – в размере объявленной стоимости груза. За перевозку груза с объявленной ценностью с отправителя или получателя взимается дополнительная плата, размер которой определяется договором морской перевозки груза.

Перевозчик также возвращает полученный им фрахт, если фрахт не входит в стоимость утраченного или поврежденного груза.

Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, в которые груз был выгружен или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором морской перевозки груза.

Стоимость груза определяется исходя из цены на товарной бирже или, если нет такой цены, исходя из существующей рыночной цены, а если нет ни той, ни другой цены, исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

Из суммы, подлежащей возмещению за утрату или повреждение груза, вычитаются расходы на перевозку груза (фрахт, пошлины и другие), которые должны были

быть произведены грузовладельцем, но вследствие утраты или повреждения груза произведены не были.

В случае если перевозчик выдает сквозной коносамент, которым предусматривается, что часть перевозки груза должна осуществляться не перевозчиком, а другим лицом, сквозным коносаментом может быть предусмотрено, что перевозчик не несет ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочку его доставки, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении другого лица при осуществлении им части перевозки груза. Обязанность доказывания того, что утрата или повреждение принятого для перевозки груза либо просрочка его доставки вызваны такими обстоятельствами, лежит на перевозчике.

Отправитель несет ответственность за причиненные перевозчику убытки, если не докажут, что убытки причинены не по их вине или не по вине лиц, за действия или бездействие которых они отвечают.

26.2. Договор морской перевозки пассажира

СССР присоединился к Афинской конвенции 1974 г. в 1983 г.[1533] и подписал Протокол 1976 г. в 1988 г.[1534]. Россия является участницей вышеприведенных договоров на основе правопреемства.

Договорные отношения по перевозке пассажира морем регламентированы в соответствии с положениями Главы IX КТМ-99. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, в случае сдачи пассажиром багажа также доставить в пункт назначения багаж и выдать его управомоченному на получение багажа лицу. В свою очередь, пассажир обязуется уплатить установленную за проезд плату при сдаче багажа и плату за провоз багажа[1535]. Отношения, возникающие из договора морской перевозки пассажира, регулируются законом государства, указанным в билете пассажира.

Перевозчиком является лицо, которое заключило договор морской перевозки пассажира или от имени которого заключен такой договор, независимо от того, осуществляется ли перевозка пассажира перевозчиком. Кроме того, признается также наличие и «фактического перевозчика», которым может быть лицо иное, чем заключившее договор перевозки, однако являющееся собственником судна[1536] и фактически осуществляющее перевозку пассажира. Хотя Афинская Конвенция 1974 г. использует иной термин («заменяющий перевозчик»[1537]), его значение адекватно тому, которое используется в КТМ-99, как «фактический перевозчик».

Пассажиром является любое лицо, перевозка которого осуществляется на судне по договору морской перевозки пассажира либо с согласия перевозчика в целях сопровождения автомашины или животных по договору морской перевозки груза[1538].

Заключение договора морской перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией.

[1533] Указ Президиума ВС СССР от 05.04.1983 № 9064-X (См. Ведомости ВС СССР. 1983. № 15. Ст. 222). Конвенция вступила в силу для СССР 28.04.1987.

[1534] Ведомости ВС СССР. 1988. № 47. Ст. 711. Протокол к Афинской конвенции изменил порядок исчисления пределов ответственности перевозчика и ввел расчетную единицу СДР.

[1535] Статья 177(1) КТМ-99.

[1536] Или использующим судно на ином законном основании.

[1537] Статья 1(b) Афинской конвенции 1974 г.

[1538] Статья 177(3) КТМ-99.

Багажом может являться любой предмет или любая автомашина, перевозка которых осуществляется перевозчиком по договору морской перевозки пассажира, за исключением предмета или автомашины, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза, либо животных.

Багаж, который находится в каюте пассажира или который пассажир имеет в своей автомашине или на ней, либо иным образом находится в его владении, под его охраной или контролем, является каютным багажом.

Перевозка пассажира включает в себя следующие периоды:

– в отношении пассажира и его каютного багажа – период, в течение которого пассажир и (или) его каютный багаж находятся на борту судна;

– период посадки и высадки пассажира;

период, в течение которого пассажир и его каютный багаж доставляются водным путем с берега на судно либо наоборот, если стоимость такой перевозки включена в стоимость билета или используемое для такой вспомогательной перевозки судно предоставлено перевозчиком в распоряжение пассажира.[1539]

Перевозка не включает в себя период:

1) в отношении пассажира – в течение, которого он находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем;

2) в отношении каютного багажа – в течение, которого пассажир находится на морском вокзале, причале или в любом ином портовом сооружении либо на нем, если этот багаж принят перевозчиком, его работником или агентом и не выдан пассажиру;

3) в отношении иного багажа, который не является каютным багажом, – период с момента принятия такого багажа перевозчиком, его работником или агентом на берегу либо на борту судна до момента выдачи такого багажа перевозчиком, его работником или агентом пассажиру.

Пассажир имеет право:

а) перевозить с собой бесплатно:

– в заграничном сообщении – в соответствии с льготным тарифом одного ребенка в возрасте не старше 2 лет без предоставления ему отдельного места (другие дети в возрасте не старше 2 лет, а также дети в возрасте от 2 до 12 лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест);

– каютный багаж в пределах установленной нормы;

б) отказаться от договора морской перевозки до отхода судна, а также после начала рейса в любом порту, в который судно зайдет для посадки или высадки пассажиров (в случае, если пассажир отказался от договора морской перевозки пассажира не позднее срока, установленного правилами морской перевозки пассажиров [1540], либо не явился к отходу судна вследствие болезни (отказался от договора по этой причине до отхода) или по зависящим от перевозчика причинам, пассажиру возвращаются вся уплаченная им плата за проезд и плата за провоз багажа. Перечисленные выше права пассажира не содержатся в положениях Афинской конвенции 1974 г., однако, поскольку КТМ-99 распространил положения Кодекса на морские суда во время их плавания, как по морским путям, так и по внутренним водным путям [Статья 3(1)], то

[1539] Применительно к «периодам перевозки» (в отличие от положений Главы IX и, в частности, Статьи 182 КТМ-99 («Периоды перевозки пассажира»), Афинская конвенция 1974 г. включает понятие «международная перевозка», означающее «любую перевозку, при которой в соответствии с договором перевозки место отправления и место назначения расположены в двух различных государствах либо в одном государстве, если согласно договору перевозки или предусмотренному рейсу промежуточный порт захода находится в другом государстве» [Статья 1(9)].

[1540] Правила установлены Минтрансом РФ.

следует полагать, что перечисленными правами наделяются пассажиры, как на внутренних рейсах, так и на судах заграничного сообщения.

В обязанности перевозчика входит:

– осуществить перевозку в сроки и по маршруту, указанном в договоре;

– уплатить пассажиру штраф в размере до 50% платы за проезд пассажира и платы за провоз его багажа, за задержку отправления судна, перевозящего пассажира, или прибытие судна с опозданием в пункт назначения, если не докажет, что задержка отправления судна или прибытие его с опозданием произошли вследствие обстоятельств, не зависящих от перевозчика;

– возместить пассажиру ущерб в случае повреждения его здоровья, а также за утрату или повреждение его багажа.

Перевозчик вправе:

а) отказаться от исполнения договора морской перевозки пассажира при наступлении следующих не зависящих от перевозчика обстоятельств:

1) военные или иные действия, создающие угрозу захвата судна;

2) блокада пункта отправления или пункта назначения;

3) задержание судна по распоряжению соответствующих властей по причинам, не зависящим от сторон договора;

4) привлечение судна для государственных нужд;

5) гибель судна или его захват;

6) признание судна непригодным к плаванию.

б) задержать отход судна, изменить маршрут перевозки пассажира, место посадки и (или) высадки пассажира, если такие действия необходимы вследствие стихийных явлений, неблагоприятных санитарно-эпидемиологических условий в пункте отправления, пункте назначения или в пути следования по маршруту перевозки пассажира, а также вследствие других обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Перевозчик несет ответственность за смерть пассажира и повреждение его здоровья, а также за утрату багажа пассажира или повреждение его багажа[1541], если происшествие, вследствие которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа по вине перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий). В отношении перевозки пассажира, осуществляемой фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия или бездействие фактического перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий)[1542].

Указанные положения об ответственности перевозчика практически не отличаются от положений Статьи 3 Афинской конвенции 1974 г., однако, если Конвенция в качестве одного из оснований ущерба использует нанесение пассажиру *телесного повреждения*, то КТМ-99 применяет *«повреждение здоровья»* [Статья 186 (1) и (3)]. В принципе любое телесное повреждение может наносить вред здоровью, но не всякий вред здоровью связан только с телесными повреждениями.

Обязанность доказывания того, что происшествие, в результате которого причинен ущерб пассажиру, произошло во время перевозки пассажира и его багажа, а также размера причиненного ущерба, возлагается на истца.

[1541] Утрата багажа пассажира или повреждение его багажа включает в себя ущерб, причиненный тем, что багаж не выдан пассажиру в разумный срок после прибытия судна, на котором багаж перевозился или должен был перевозиться.

[1542] В случае если осуществление перевозки пассажира или ее части поручено фактическому перевозчику, перевозчик, тем не менее, несет ответственность за всю перевозку пассажира.

Вина перевозчика, его работников или агентов, действовавших в пределах своих обязанностей (полномочий), предполагается, если не доказано иное, в случаях, если смерть пассажира или повреждение его здоровья либо утрата или повреждение каютного багажа[1543] произошли в результате кораблекрушения, столкновения, посадки судна на мель, взрыва или пожара на судне или недостатков судна либо в связи с кораблекрушением, столкновением, посадкой судна на мель, взрывом или пожаром на судне или недостатками судна.

Вышеприведенные положения КТМ-99 практически повторяют положения Статьи 3(3) Афинской конвенции за исключением того, что в последней кроме термина «вина» используется и *«небрежность»* перевозчика. Если исходить из того обстоятельства, что российское законодательство признает «преступную небрежность» как вид неосторожной вины[1544], то можно констатировать, что указанное различие не носит существенный характер.

Пределы ответственности перевозчика ограничены положениями Статьи 190 КТМ-99, а именно: перевозчик и пассажир могут своим соглашением в письменной форме установить пределы ответственности перевозчика, в противном случае ответственность перевозчика (за исключением процентов, начисляемых на сумму возмещения ущерба, и судебные издержки) ограничивается:

1) 175 тысяч расчетных единиц в отношении перевозки в целом за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира[1545];

2) не более 1,8 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение каютного багажа;

3) не более 10 тысяч расчетных единиц за автомашину в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение автомашины, в том числе багажа, перевозимого в ней или на ней;

4) не более 2,7 тысячи расчетных единиц на пассажира в отношении перевозки в целом за утрату или повреждение любого иного багажа[1546].

Установленные в КТМ-99 пределы соответствуют пределам ответственности морского перевозчика, установленным Протоколом 1990 г. к Афинской конвенции[1547],

---

[1543] В отношении утраты или повреждения иного багажа, который не является каютным, вина указанных лиц предполагается, если не доказано иное, независимо от характера происшествия, вызвавшего утрату или повреждение такого багажа.

[1544] См. Энциклопедический юридический словарь. 2-е изд. М.: ИНФРА-М, 1998, с. 41.

[1545] Протоколом к Афинской Конвенции 1990 г. (Статья 2) определено: «расчетная единица» является «специальным правом заимствования», как она определена МВФ. Суммы, определяющие пределы ответственности перевозчика и выраженные в СДР, переводятся в национальную валюту государства, суд которого рассматривает дело, на основе стоимости этой валюты, исчисленной в «специальном праве заимствования», на дату вынесения решения или на дату, установленную соглашением сторон. Стоимость национальной валюты государства-участника, являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость национальной валюты государства-участника, не являющегося членом Международного валютного фонда, в единицах «специального права заимствования» исчисляется способом, установленным этим государством-участником.

[1546] Перевозчик и пассажир могут заключить соглашение о возложении ответственности на перевозчика за вычетом франшизы, не превышающей 300 расчетных единиц в случае повреждения автомашины и не превышающей 135 расчетных единиц на пассажира в случае утраты или повреждения иного багажа. При этом указанные суммы должны вычитаться из суммы ущерба, причиненного пассажиру в результате утраты или повреждения автомашины либо иного багажа.

[1547] Россия не является его участником.

однако они применяются при перевозке пассажира в заграничном сообщении и если только перевозчик и пассажир не являются организациями или гражданами РФ. В последнем случае, а также при пассажирской перевозке в каботаже, ответственность перевозчика определяется по нормам гражданского законодательства РФ[1548].

В случае если перевозчик докажет, что умысел или грубая неосторожность пассажира явились причиной смерти пассажира или повреждения его здоровья, либо способствовали смерти пассажира или повреждению его здоровья, либо способствовали утрате багажа пассажира или повреждению его багажа, перевозчик может быть освобожден от ответственности полностью или частично.

26.3. Договор фрахтования

КТМ-99 содержит указания на два вида договоров фрахта – договор фрахтования судна на время и договор фрахтования судна без экипажа[1549].

По договору **фрахтования судна на время (тайм-чартеру)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю судно и услуги членов экипажа судна в пользование на определенный срок для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

В таком договоре (заключенном в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия тайм-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния[1550]. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или, если этот день установить невозможно, по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь в пределах предоставленных тайм-чартером прав может заключать от своего имени договоры фрахтования судна на время с третьими лицами на весь срок действия тайм-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название субтайм-чартер и его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения им тайм-чартера, заключенного с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, судовладелец обязан:

– привести судно в мореходное состояние;

– принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и обору-

---

[1548] Статья 197(1-3) КТМ-99.

[1549] Глава X КТМ-69 допускала заключение договора фрахтования судна только на время (тайм-чартер) [198, Статьи 178-186].

[1550] В случае если судно становится непригодным для эксплуатации по вине фрахтователя, судовладелец имеет право на фрахт, предусмотренный тайм-чартером, независимо от возмещения фрахтователем причиненных судовладельцу убытков.

дования) к плаванию;

– укомплектовать судно экипажем;

– снарядить надлежащим имуществом и оборудованием;

– в течение срока действия тайм-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии, оплачивать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также на содержание членов экипажа судна.

Фрахтователь обязан:

– пользоваться судном и услугами членов его экипажа в соответствии с целями и условиями их предоставления, определенными тайм-чартером;

– оплачивать стоимость бункера и другие связанные с коммерческой эксплуатацией судна расходы и сборы;

– передать часть доходов, полученных за услуги по спасанию, судовладельцу;

– возвратить судно судовладельцу в том состоянии, в каком оно было получено им (с учетом нормального износа судна) по окончании срока действия тайм-чартера[1551].

Фрахтователь не несет ответственности за убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением зафрахтованного судна, если не доказано, что убытки причинены по вине фрахтователя.

В случае если судно предоставлено фрахтователю для перевозки груза, он вправе от своего имени заключать договоры перевозки груза, подписывать чартеры, выдавать коносаменты, морские накладные и иные перевозочные документы.

Вознаграждение, причитающееся судну за услуги по спасанию, оказанные до окончания действия тайм-чартера, распределяется в равных долях между судовладельцем и фрахтователем за вычетом расходов на спасание и причитающейся экипажу судна доли вознаграждения.

При условиях фрахтования, предусмотренных тайм-чартером, капитан судна и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям судовладельца, относящимся к управлению судном, в том числе к судовождению, внутреннему распорядку на судне и составу экипажа судна. Для капитана и других членов экипажа распоряжения фрахтователя, касающиеся коммерческой эксплуатации судна, являются обязательными.

По договору **фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартер)** судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное экипажем и не снаряженное судно для перевозок грузов, пассажиров или для иных целей торгового мореплавания.

КТМ-99 допускает заключение договора фрахтования по бербоут-чартеру с условием выкупа судна фрахтователем по истечении срока действия бербоут-чартера. В этом случае судно переходит в собственность фрахтователя, если фрахтователь исполнил свои обязательства по бербоут-чартеру и произвел последнюю уплату фрахта по согласованной ставке.

В бербоут-чартере (заключенном только в письменной форме) должны быть указаны наименования сторон, название судна, его класс, флаг, технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузовместимость, скорость и другие), количество расходуемого им топлива, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, ставка фрахта, срок действия бербоут-чартера.

Доходы, полученные в результате пользования зафрахтованным судном и услугами членов его экипажа, являются собственностью фрахтователя.

[1551] При несвоевременном возврате судна фрахтователь уплачивает за задержку судна по ставке фрахта, предусмотренной тайм-чартером, или по рыночной ставке фрахта, если она превышает ставку фрахта, предусмотренную тайм-чартером.

Фрахтователь уплачивает судовладельцу фрахт в порядке и в сроки, которые предусмотрены тайм-чартером. Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно для эксплуатации вследствие немореходного состояния. В случае просрочки фрахтователем уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя и взыскать с него причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного тайм-чартером, по день гибели судна или если этот день установить невозможно – по день получения последнего известия о судне.

В пределах предоставленных бербоут-чартером прав фрахтователь имеет право заключать от своего имени договоры фрахтования судна без экипажа с третьими лицами на весь срок действия бербоут-чартера или на часть такого срока. Такой договор носит название суббербоут-чартер. Его заключение не освобождает фрахтователя от исполнения бербоут-чартера, заключенного им с судовладельцем.

Для целей фрахтования, предусмотренных бербоут-чартером:

а) судовладелец обязан:

– привести судно в мореходное состояние;

– принять меры по обеспечению годности судна (его корпуса, двигателя и оборудования) к плаванию;

б) фрахтователь обязан:

– в течение срока действия бербоут-чартера поддерживать судно в мореходном состоянии [1552];

– нести все связанные с эксплуатацией судна расходы, в том числе расходы на содержание членов экипажа судна;

– нести убытки, причиненные спасанием, гибелью или повреждением судна (если не докажет, что убытки причинены не по его вине);

– возмещать расходы на страхование судна и своей ответственности, а также уплачивает взимаемые с судна сборы;

– возвратить судно судовладельцу по окончании срока действия бербоут-чартера в том состоянии, в каком оно было получено им, с учетом нормального износа судна;

– уплачивать судовладельцу фрахт за месяц вперед по ставке, согласованной сторонами [1553].

В случае просрочки уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней судовладелец имеет право без предупреждения изъять судно у фрахтователя, взыскать с фрахтователя причиненные такой просрочкой убытки.

В случае гибели судна фрахт подлежит уплате со дня, предусмотренного бербоут-чартером, по день гибели судна или если этот день установить невозможно – по день получения последнего известия о судне.

Фрахтователь вправе:

– осуществлять эксплуатацию судна в соответствии с условиями бербоут-чартера;

– укомплектовать экипаж судна по своему усмотрению, в том числе и лицами, ранее являвшимися членами экипажа данного судна, или нет[1554].

[1552] Устранение скрытых недостатков судна является обязанностью судовладельца.

[1553] Фрахтователь освобождается от уплаты фрахта и расходов на судно за время, в течение которого судно было непригодно к эксплуатации вследствие немореходного состояния, если только непригодность судна не наступила по вине фрахтователя.

Независимо от способа комплектования экипажа судна капитан судна и другие члены экипажа судна подчиняются фрахтователю во всех отношениях.

Фрахтователь несет ответственность перед третьими лицами по любым их требованиям, возникающим в связи с эксплуатацией судна, за исключением требований возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

По бербоут-чартеру с условием выкупа судна судовладелец не вправе изъять судно у фрахтователя в случае просрочки уплаты фрахта свыше четырнадцати календарных дней, если такая просрочка вызвана обстоятельствами, не зависящими от фрахтователя, но вправе взыскать с фрахтователя причиненные просрочкой убытки.

Судовладелец несет ответственность за любые недостатки выкупленного фрахтователем судна, в том числе за скрытые недостатки, если фрахтователь докажет, что такие недостатки возникли до передачи ему судна или по возникшим до его передачи причинам.

26.4. Договор буксировки

По договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка)[1555].

Договор морской буксировки заключается в письменной форме[1556], а договор портовой буксировки может быть заключен и в устной форме.

Соглашение о возложении обязанностей по управлению буксировкой на капитана буксирующего судна должно быть заключено в письменной форме.

Каждая из сторон договора буксировки обязана заблаговременно привести свое судно или иной плавучий объект в состояние, годное для буксировки. Буксировка должна осуществляться с мастерством, как того требуют обстоятельства, без перерыва и задержек, за исключением необходимых, и в соответствии с хорошей морской практикой[1557].

Морская буксировка осуществляется под управлением капитана буксирующего судна. Вместе с тем, судно или иной плавучий объект, которые находятся под управлением капитана другого судна или иного плавучего объекта, должны также проявлять заботу о безопасном плавании буксирного каравана.

Ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине[1558].

[1554] В этом случае должны соблюдаться правила, установленные Статьей 56 КТМ-99, а именно: если судно несет флаг РФ, то лица, не имеющие гражданства, и иностранные граждане, входящие в состав экипажа, не могут занимать должности капитана, старшего помощника, старшего механика и радиоспециалиста [199, с. 21].

[1555] Статья 225 КТМ-99.

[1556] Статья 189 КТМ-68 допускала, что договор буксировки мог быть заключен в устной форме независимо от суммы договора [198].

[1557] Статья 229 (1) КТМ-99.

[1558] Владелец буксирующего судна не отвечает за ущерб, причиненный при буксировке в ледовых условиях буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, если не доказано, что ущерб причинен по его вине [199, Статья 231].

Стороны договора морской буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению морской буксировкой на капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. В таком случае ответственность за ущерб, причиненный при морской буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Буксировка судов в портовых водах имеет свои особенности. Во-первых, как уже отмечалось выше, договор портовой буксировки может быть заключен в устной форме. Во-вторых, портовая буксировка осуществляется под управлением капитана буксируемого судна или иного плавучего объекта. Капитан судна, осуществляющий руководство буксировкой, несет полную ответственность за безопасность буксиров, участвующих в буксировке судна, а также за все убытки, которые могут возникнуть в результате их повреждений; повреждение причалов или береговых сооружений, если им не будет доказано отсутствие его вины.

Ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксирующему судну либо находящимся на нем людям или имуществу, несет владелец буксируемого судна или иного плавучего объекта, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Стороны договора портовой буксировки могут соглашением в письменной форме возложить обязанность по управлению портовой буксировкой на капитана буксирующего судна. В данном случае ответственность за ущерб, причиненный при портовой буксировке буксируемому судну или иному плавучему объекту либо находящимся на них людям или имуществу, несет владелец буксирующего судна, если не докажет, что ущерб причинен не по его вине.

Конкретные правила буксировки применительно к конкретному порту устанавливаются капитаном порта, однако, общие требования могут быть сведены к следующим положениям:

1) портовые буксиры, выделяемые для обеспечения безопасной буксировки судна в портовых водах, должны быть в исправном техническом состоянии, укомплектованы опытным командным и рядовым составом;

2) при производстве швартовных операций, помощь буксиров, как правило, обязательна, их количество и мощность определяются лоцманом по согласованию с капитаном судна;

3) вызов буксира для швартовых работ производится через дежурного диспетчера порта, и он несет ответственность за своевременное буксирное обеспечение швартовных операций;

4) перестановка технически неисправного судна (главный двигатель, брашпиль, рулевое устройство, звуковая сигнализация или радиосвязь по УКВ – в нерабочем состоянии) по просьбе его капитана допускается только по разрешению капитана порта, однако, ответственность за последствия, могущие произойти при такой операции, несет капитан судна и судовладелец;

5) руководство буксировкой судов, имеющих экипажи на борту, осуществляет их капитан;

6) капитаны (их сменные помощники) буксиров обязаны беспрекословно и точно выполнять команды буксируемого судна и рекомендации лоцмана;

7) если на буксируемом судне есть экипаж, то буксирные тросы подает буксируемое судно, за прочность и качество которых оно несет ответственность (при портовых буксировках применение в качестве буксира капронового каната, как правило, не рекомендуется);

8) буксирные суда, приведя в порт буксируемый объект, не должны отдавать

буксир, не согласовав место постановки объекта на якорь с Администрацией порта (Инспекцией портового надзора и дежурным диспетчером); буксирные суда, приведшие в порт плавсредства, не населенные экипажем, обязаны обеспечить их безопасную стоянку на все время нахождения их в порту, пока плавсредства не будут переданы по назначению;

9) буксирным судам запрещается составлять караваны для буксировки на линии движения крупнотоннажных судов, а также против причалов;

10) буксирные суда, имея на буксире плавкраны, баржи и другие плавединицы, во время движения их в пределах акватории порта не должны мешать движению крупнотоннажных судов.

26.5. Договор морского страхования

Объектом морского страхования может быть всякий связанный с торговым мореплаванием имущественный интерес, как-то: судно, в том числе находящееся в постройке, груз, фрахт, плата за проезд пассажира, плата за пользование судном, арендная плата, прибыль, ожидаемая от груза, и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, заработная плата и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, в том числе расходы на репатриацию, ответственность судовладельца и принятый на себя Страховщиком риск (перестрахование).

По договору морского страхования[1559] (он должен быть исполнен только в письменной форме) страховая организация (Страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей, которым подвергается объект страхования (страхового случая), возместить Страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор (выгодоприобретателю), понесенные убытки.

Документом, свидетельствующим о заключении договора морского страхования, является страховой полис, страховой сертификат или другой страховой документ, который вместе со страховыми условиями Страховщик вручает Страхователю.

Договор морского страхования может быть заключен Страхователем в свою пользу либо в пользу другого лица (выгодоприобретателя), указанного или не указанного в договоре. В последнем случае Страхователь несет все обязанности по этому договору. Эти же обязанности несет и лицо, в пользу которого заключен договор, если он заключен по его поручению или с его согласия. В случае заключения договора морского страхования в пользу выгодоприобретателя Страхователь несет все обязанности по договору. Выгодоприобретатель также несет все обязанности по договору морского страхования, если договор заключен по его поручению или без его поручения, но при условии, что в последующем выгодоприобретатель выразит свое согласие на страхование.

При заключении договора морского страхования без указания имени или наименования выгодоприобретателя Страховщик выдает Страхователю страховой полис или иной страховой документ на имя предъявителя. При страховании в пользу выгодоприобретателя Страхователь пользуется всеми правами по договору морского страхования без доверенности выгодоприобретателя.

Договор морского страхования вступает в силу в момент уплаты страховой премии.

При заключении договора морского страхования Страхователь обязан объявить сумму, на которую он страхует соответствующий интерес (страховую сумму). Указан-

[1559] Договору морского страхования посвящена Глава XV КТМ-99.

ная сумма не может превышать их действительную стоимость в момент заключения договора морского страхования (страховую стоимость). В случае если страховая сумма, указанная в договоре морского страхования, превышает страховую стоимость имущества, договор морского страхования является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

В случае двойного страхования (если объект застрахован у нескольких Страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость) все Страховщики отвечают только в размере страховой стоимости; при этом каждый из них отвечает в размере, пропорциональном отношению страховой суммы согласно заключенному им договору морского страхования к общей страховой сумме по всем договорам морского страхования, заключенным в отношении данного объекта. В случае если одна и та же ответственность судовладельца застрахована у нескольких Страховщиков, каждый из Страховщиков отвечает в размере, равном его ответственности в соответствии с заключенным им договором морского страхования.

В случае если при наступлении страхового случая размер ответственности судовладельца меньше размера ответственности всех Страховщиков, каждый из Страховщиков отвечает в размере, пропорциональном отношению размера его ответственности к размеру ответственности всех Страховщиков.

По договору морского страхования **Страхователь обязан**:

– уплатить Страховщику страховую премию в обусловленный договором морского страхования срок;

– сообщить Страховщику сведения об обстоятельствах, которые имеют существенное значение для определения степени риска и которые известны или должны быть известны Страхователю, а также сведения, запрошенные Страховщиком (Страхователь освобождается от этой обязанности, если указанные сведения общеизвестны или должны быть известны Страховщику);

– по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса [1560], сообщить Страховщику все необходимые сведения немедленно по их получении (в частности, наименование судна, на котором перевозится груз, путь следования груза и страховую сумму);

– выдавать по требованию Страхователя страховые полисы или страховые сертификаты отдельных отправок грузов, подпадающих под действие генерального полиса (в случае несоответствия содержания страхового полиса или страхового сертификата отдельных отправок грузов генеральному полису предпочтение отдается страховому полису или страховому сертификату);

– при составлении диспаши по общей аварии охранять интересы Страховщика.

При заключении договора страхования Страхователь обязан объявить сумму, в которую он страхует соответствующий интерес (страховая сумма).

Если страховая сумма объявлена:

а) **ниже** действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости) – Страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости;

б) **выше** страховой стоимости – договор является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

Кроме того, обязанности Страхователя заключаются в необходимости:

[1560] Генеральный полис – особое соглашение, по которому могут быть могут быть застрахованы все или известного рода грузы, которые страхователь получает или отправляет в течение определенного срока.

1) сообщать Страховщику (как только это станет ему известно) о всяком существенном изменении, которое произошло с объектом или в отношении объекта страхования (перегрузка, изменение способа перевозки, пункта выгрузки, отклонение от обусловленного или обычного пути, оставление на зимовку и т.п.);

2) принятия всех зависящих от него мер в целях предотвращения и уменьшения убытков при наступлении страхового случая;

3) немедленного извещения Страховщика о наступлении страхового случая и следовании его указаниям, если такие указания будут Страховщиком сообщены.

Если объект застрахован у нескольких Страховщиков на суммы, которые в итоге превышают его страховую стоимость, все Страховщики отвечают лишь в пределах страховой стоимости, причем каждый из них отвечает пропорционально страховой сумме по заключенному им договору страхования.

Если по получении от страховщика возмещения судно окажется не погибшим, Страховщик может требовать, чтобы Страхователь, оставив за собой имущество, возвратил страховое возмещение, за вычетом возмещения частичного убытка, если таковой им понесен.

Если Страхователь отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, или осуществление этого права стало невозможным по его вине, Страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

Если Страхователь получил возмещение убытков от третьих лиц, Страховщик оплачивает лишь разницу между суммой, подлежащей оплате по условиям договора страхования, и суммой, полученной от третьих лиц.

К Страховщику, уплатившему страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы право требования, которое Страхователь (или иное лицо, получившее страховое возмещение) имеет к лицу, ответственному за причиненный ущерб. Это право осуществляется Страховщиком с соблюдением порядка, установленного для лица, получившего возмещение.

По договору морского страхования **Страховщик обязан** по требованию Страхователя:

– выдать ему за своей подписью документ, содержащий условия договора морского страхования (полис, страховой сертификат и т.п.);

– выдать по отдельным подпадающим под действие генерального полиса* отправкам грузов полисы или страховые сертификаты;

– предоставить в пределах страховой суммы обеспечение уплаты взносов по общей аварии.

Страховщик **вправе отказаться**:

а) от исполнения договора морского страхования при не сообщении Страхователем сведений об обстоятельствах, имеющих существенное значение для определения степени риска, или при сообщении им неверных сведений (при этом страховая премия причитается Страховщику, если Страхователь не докажет, что не сообщение им сведений или сообщение неверных сведений произошло не по его вине);

б) от страхования по генеральному полису, если Страхователь умышленно сообщал сведения несвоевременно или не сообщал их вовсе, либо намеренно неправильно обозначил груз или страховую сумму, при этом Страховщик имеет право на получение всей суммы страховой премии, которую он мог бы получить в случае добросовестного исполнения Страхователем договора, потребовать представления полиса или другого страхового документа, выданного Страховщиком.

Страховщик **не вправе отказаться** от исполнения договора морского страхования, если обстоятельства, которые имеют существенное значение для определения

степени риска и о которых не сообщил Страхователь, отпали и в случае, если при заключении договора морского страхования отсутствовали ответы Страхователя на вопросы о сведениях, запрошенных Страховщиком.

Страховщик освобождается от ответственности:

а) **при страховании судна** за убытки, причиненные вследствие:

– отправки судна в неморе ходном состоянии (если только неморе ходное состояние судна не было вызвано скрытыми недостатками судна, ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности);

– погрузки с ведома Страхователя или выгодоприобретателя либо его представителя, но без ведома Страховщика веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания;

б) **при страховании груза, фрахта или ожидаемой прибыли** за убытки, если докажет, что они причинены:

– умышленно или по грубой неосторожности отправителя или получателя либо его представителя;

– вследствие естественных свойств груза (порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки, поломки, самовозгорания или других);

– вследствие ненадлежащей упаковки;

в) **вне зависимости** от объекта страхования за убытки:

– вследствие ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения,

– возникшие вследствие военных или пиратских действий, народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию соответствующих властей.

Страховщик **не отвечает за убытки**, происшедшие вследствие:

1) умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя, получателя, а также их представителей;

2) того, что судно было отправлено в неморе ходном состоянии, если только неморе ходное состояние судна не было вызвано его скрытыми недостатками;

3) ветхости судна и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования;

4) погрузки с ведома Страхователя или его представителя, но без ведома Страховщика, веществ и предметов, опасных в отношений взрыва и самовозгорания;

5) естественных свойств самого груза (внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т.п.), а равно за убытки, возникшие вследствие ненадлежащей упаковки;

6) происшедшие вследствие воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;

7) всякого рода военных действий или военных мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий, вследствие народных волнений, забастовок, а также конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна или грузов по требованию военных или гражданских властей.

Изменение, увеличивающее опасность, дает Страховщику право пересмотреть условия договора или потребовать уплаты дополнительной премии; если Страхователь не согласится с этим, то договор страхования прекращается с момента наступления изменения.

Страховщик **освобождается от ответственности** за убытки, возникшие вследствие того, что Страхователь умышленно или по грубой неосторожности не принял мер к предотвращению или уменьшению убытков.

В случае возникновения страхового случая Страховщик имеет право путем уплаты полной страховой суммы освободить себя от дальнейших обязательств по договору

страхования. Однако он обязан о своем намерении воспользоваться этим правом уведомить Страхователя в течение семи дней со дня получения от последнего извещения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, обязан возместить расходы, произведенные Страхователем исключительно в целях предотвращения или уменьшения убытков до получения им указанного уведомления Страховщика.

Страховщик обязан возместить Страхователю необходимые расходы, произведенные последним в целях предотвращения или уменьшения убытков, за которые отвечает Страховщик, а также расходы, произведенные для выполнения указаний Страховщика, для выяснения и установления размера убытков, подлежащих возмещению Страховщиком, и для составления диспаши по общей аварии. Указанные расходы возмещаются пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страховщик отвечает за убытки:

а) в пределах страховой суммы при возникновении оговоренных в договоре страховых случаев, также в случае пропажи судна без вести (судно считается пропавшим без вести, когда о нем не поступило никаких сведений в течение трех месяцев, а если получение сведений могло быть задержано вследствие военных действий, – в течение шести месяцев). По договору страхования судна на срок Страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне было получено до истечения срока договора и если Страховщик не докажет, что судно погибло по истечении этого срока;

б) в пределах, превышающих страховую сумму за убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями.

В случае когда заявляется *абандон*[1561], Страхователь или выгодоприобретатель могут получить всю страховую сумму, если:

1) судно пропало без вести;

2) судно или груз уничтожены (полная фактическая гибель);

3) восстановление или ремонт судна (ввиду полной конструктивной гибели) экономически нецелесообразно;

4) устранение повреждений судна или доставки груза в порт назначения экономически нецелесообразно;

5) судно или груз захвачены, застрахованы от такой опасности, и захват длится более чем шесть месяцев.

В указанных случаях к Страховщику переходят все права на застрахованное имущество (при страховании имущества в полной стоимости) и на долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости при страховании имущества не в полной стоимости.

Заявление об абандоне должно быть сделано Страховщику в течение шести месяцев с момента окончания срока или наступления обстоятельств, связанных с пропажей судна без вести, его уничтожения или возникновения иных, перечисленных выше обстоятельств. По истечении шести месяцев страхователь или выгодоприобретатель утрачивает право на абандон и может требовать возмещения убытков на общих основаниях.

В случае если Страхователь или выгодоприобретатель отказался от своего права требования к лицу, ответственному за причиненный ущерб, либо осуществление такого права невозможно по вине Страхователя или выгодоприобретателя, Страховщик освобождается от уплаты страхового возмещения полностью или в соответствующей части.

[1561] Заявление Страхователя или выгодоприобретателя Страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (если оно застраховано от гибели).

В случаях абандона или суброгации,[1562] Страхователь или выгодоприобретатель обязан передать Страховщику все документы и доказательства и сообщить ему все сведения, необходимые для осуществления Страховщиком перешедших к нему прав.

В случае возмещения убытков Страхователю или выгодоприобретателю третьими лицами Страховщик уплачивает Страхователю или выгодоприобретателю только разницу между суммой, подлежащей уплате в соответствии с условиями договора морского страхования, и суммой, полученной Страхователем или выгодоприобретателем от третьих лиц.

Если до отчуждения груза страховая премия не была уплачена, обязанность ее уплатить несут как Страхователь, так и приобретатель груза. Однако требование уплатить премию не имеет силы в отношении держателя полиса или другого страхового документа, в которых отсутствует указание на то, что премия не уплачена.

Договор страхования прекращается с момента отчуждения застрахованного судна[1563], а если оно отчуждается во время рейса с момента окончания рейса (при этом с момента отчуждения на приобретателя судна переходят права и обязанности страхователя).

26.6. Договор морского посредничества

Посредничество является новеллой российского морского законодательства. Статья 63 КТМ-68 лишь содержала ссылку на то, что агентское обслуживание судов в морском торговом порту осуществляется государственными агентскими организациями, являющимися юридическими лицами.

Гражданский кодекс РФ не содержит понятия «посредник». Лишь в Статье 182 упоминаются «коммерческие посредники», да и то в связи с институтом «представительства» [160, с. 377].

Международная коммерческая практика признает несколько видов посредников:

– комиссионеры;

– комиссионеры, берущие на себя делькредере;

– экспедиторы;

– брокеры.

По смыслу Статьи 240 КТМ-99, под морским посредником понимается морской брокер, который по договору морского посредничества обязуется от имени и за счет доверителя оказывать посреднические услуги при заключении договоров купли-продажи судов, договоров фрахтования и договоров буксировки судов, а также договоров морского страхования. Морской брокер по поручению доверителя может совершать формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта, а также другие действия, которые обычно совершает морской агент, а именно:

– оказание помощи капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;

– оформление документов на груз;

– инкассирование сумм фрахта;

– оплата по распоряжению судовладельца и капитана судна сумм, подлежащих уплате в связи с пребыванием судна в порту;

– привлечение грузов для линейных перевозок;

[1562] Переход к страховщику прав Страхователя или выгодоприобретателя на возмещение ущерба

[1563] В случае отчуждения застрахованного груза договор страхования сохраняет силу, причем на приобретателя груза переходят все права и обязанности страхователя.

– осуществление сбора фрахта;

– экспедирование груза и иные действия в области морского агентирования.

При заключении договоров морского посредничества, морской брокер может представлять обе стороны таких договоров, при этом он обязан им сообщать, что он представляет также другую сторону и при оказании посреднических услуг обязан действовать в интересах обеих сторон.

После исполнения поручения доверителя морской брокер обязан отчитаться за полученные от доверителя суммы.

26.7. Договор морского агентирования

По договору морского агентирования морской агент обязуется за вознаграждение совершать по поручению и за счет судовладельца юридические и иные действия от своего имени или от имени судовладельца в определенном порту или на определенной территории[1564].

Договор морского агентирования может быть заключен на определенный и неопределенный срок. В случае если договор морского агентирования заключен:

а) на **определенный срок** – окончание срока действия такого договора влечет за собой его прекращение;

б) на **неопределенный срок** – каждая из сторон вправе расторгнуть такой договор, известив другую сторону об этом не позднее чем за три месяца до даты расторжения договора [1565].

Обязанности судовладельца в связи с договором морского агентирования заключаются в необходимости предоставления морскому агенту достаточных для совершения в соответствии с договором средств, возмещения произведенных агентом расходов, уплаты морскому агенту вознаграждения в размере и в порядке, которые установлены договором, и несения ответственности за последствия действий морского агента, если морской агент совершает их от имени судовладельца и в пределах своих полномочий.

Морской агент может совершать юридические и иные действия с согласия судовладельца также в пользу другой стороны, уполномочившей его на такие действия.

В случае ограничения судовладельцем общих полномочий морского агента на совершение сделок от имени судовладельца сделка, совершенная морским агентом с действовавшим добросовестно третьим лицом, является действительной и создает права и обязанности по совершенной для судовладельца сделке, если только третьему лицу не было известно о таком ограничении.

Морской агент выполняет различные формальности:

1) связанные с приходом судна в порт, пребыванием судна в порту и выходом судна из порта;

2) оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми и местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту;

3) оформляет документы на груз, инкассирует суммы фрахта и иные причитающиеся судовладельцу суммы по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза;

[1564] Статья 232 КТМ-99.

[1565] Статья 239 КТМ-99.

4) оплачивает по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, подлежащие уплате в связи с пребыванием судна в порту;

5) привлекает грузы для линейных перевозок;

6) осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза и совершает иные действия в области морского агентирования.

Морской агент обязан:

– осуществлять свою деятельность в интересах судовладельца добросовестно и в соответствии с практикой морского агентирования;

– действовать в пределах своих полномочий;

– вести учет расходования средств и предоставлять судовладельцу отчеты в порядке и в сроки, которые предусмотрены договором морского агентирования[1566].

Морской агент вправе в целях исполнения договора морского агентирования заключать договоры морского субагентирования с другими лицами, оставаясь при этом ответственным за действия морского субагента перед судовладельцем.

Морской субагент не вправе заключать с третьими лицами сделки от имени судовладельца, если только морской субагент не действует на основе передоверия.

ГЛАВА 27.
ОБЩАЯ АВАРИЯ

Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие намеренно и разумно произведенных чрезвычайных расходов или пожертвований ради общей безопасности, в целях сохранения от общей опасности имущества, участвующего в общем морском предприятии, – судна, фрахта и перевозимого судном груза.

Правила, относящиеся к общей аварии, применяются в случае, если принимаются меры по сохранению судов и их грузов, если над ними нависла общая опасность. К такой ситуации могут применяться либо положения Главы XVI КТМ-99, либо специально заключенное соглашение сторон. В последнем случае, а также в случаях неполноты подлежащего применению закона при определении рода аварии, определении размеров общеаварийных убытков и их распределении применяются Йорк-Антверпенские правила об общей аварии и другие международные обычаи торгового мореплавания.

По правилам КТМ-99 общая авария распределяется между судном, грузом и фрахтом [1567] соразмерно их стоимости во время и в месте окончания общего морского предприятия, определяемой в соответствии со следующими правилами:

1) общая стоимость имущества (судна, груза и фрахта), соразмерно которой устанавливаются взносы на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии (**контрибуционная стоимость имущества**), определяется на основе действительной чистой стоимости данного имущества по окончании рейса судна (к такой стоимости прибавляется сумма, возмещаемая в порядке распределения общей аварии за пожертвованное имущество, если только данная сумма в нее не включена);

2) при определении контрибуционной стоимости имущества вычитаются все дополнительные расходы, произведенные в отношении данного имущества после акта общей аварии, за исключением таких расходов, которые признаются общей аварией

[1566] Статья 237 КТМ-99.

[1567] Общее морское предприятие имеет также место в случае, если одно или несколько судов буксируют либо толкают другое судно или другие суда при условии, если они все участвуют в коммерческой деятельности, но не в спасательной операции.

или относятся на судно на основании решения о выплате специальной компенсации, связанной с усилиями по недопущению загрязнения окружающей среды;

3) контрибуционная стоимость груза определяется в момент выгрузки груза исходя из стоимости, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета – на основании стоимости груза в момент его отгрузки;

4) стоимость груза включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца; из стоимости груза вычитаются суммы всех убытков от гибели или повреждения груза до его выгрузки либо во время его выгрузки;

5) контрибуционная стоимость груза, проданного вблизи от места назначения, определяется исходя из суммы чистой выручки от продажи груза с прибавлением к ней суммы, возмещаемой в порядке распределения общей аварии;

6) контрибуционная стоимость судна определяется без учета того обстоятельства, что судно в момент акта общей аварии зафрахтовано по бербоут-чартеру или по тайм-чартеру;

7) при определении контрибуционной стоимости имущества из находившихся на риске судовладельца фрахта и платы за проезд пассажиров вычитаются произведенные в целях получения фрахта и платы за проезд пассажиров расходы (в том числе расходы на заработную плату членам экипажа судна), которые не пришлось бы нести, если судно и груз погибли бы при обстоятельствах, вызвавших общую аварию, и которые не могут быть отнесены к общей аварии;

8) багаж пассажиров, в том числе сопровождаемые ими автомашины и другие личные вещи пассажиров, не перевозившиеся на основании коносамента, не принимаются во внимание при определении контрибуционной стоимости имущества и взносов на покрытие убытков, возмещаемых в порядке распределения общей аварии.

Определением распределения общей аварии между сторонами[1568] осуществляется лицами, обладающими знаниями и опытом в области морского права[1569] и за ее составление взимается сбор, который включается в диспашу и распределяется между всеми заинтересованными лицами пропорционально долям их участия в общей аварии.

Ошибки в расчетах, обнаруженные в диспаше после ее регистрации в реестре диспаш, могут быть исправлены диспашером по своей инициативе или по заявлению лиц, между которыми распределена общая авария, посредством составления дополнения к диспаше - аддендума, являющегося ее составной частью.

Сторона, требующая распределения общей аварии, обязана доказать, что заявленные убытки действительно должны быть признаны общей аварией. Лицо, интересы которого могут быть затронуты составлением диспаши, подает диспашеру заявление в письменной форме о потерях или расходах, возмещения которых оно требует, в течение двенадцати месяцев со дня окончания общего морского предприятия. В случае если такое заявление не подано или в течение двенадцати месяцев после запроса о таком заявлении лицо не представит доказательства в целях обоснования заявленного требования либо данные о стоимости имущества, диспашер вправе составлять диспашу на основе имеющейся у него информации; при этом диспаша может оспариваться только на том основании, что она является явно неправильной.

[1568] Такое распределение называется «диспаша».

[1569] Такие лица называются «диспашерами».

Материалы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для ознакомления, и диспашер по требованию заинтересованных лиц обязан за их счет выдавать им заверенные копии данных материалов.

Лица, между которыми распределена общая авария, могут оспорить диспашу в суде в течение шести месяцев со дня получения диспаши или аддендума к ней с обязательным извещением об этом диспашера посредством направления ему копии искового заявления. В случае если диспаша не оспорена в указанный выше срок или оспорена, но оставлена судом в силе, взыскание по ней может быть произведено в порядке, установленном законодательством РФ[1570].

Общей аварией признаются расходы:

а) на заход судна в порт или иное место убежища либо возвращение судна в порт или иное место погрузки груза;

б) связанные с выходом судна с первоначальным грузом или частью его из такого места вследствие несчастного случая или другого чрезвычайного обстоятельства, вызвавшего необходимость такого захода или возвращения ради общей безопасности;

в) на заработную плату и довольствие членов экипажа судна, топливо и предметы снабжения, произведенные в связи с продлением рейса в результате захода судна в место убежища или возвращения его в место погрузки груза;

г) на перемещение судна из места убежища, в которое судно зашло и в котором его ремонт не может быть проведен, в другой порт или другое место, в том числе расходы в связи с временным ремонтом судна, его буксировкой и удлинением рейса;

д) на перемещение на борту судна, выгрузку либо обратную погрузку груза, топлива или предметов снабжения, произведенные ради общей безопасности в целях получения возможности устранить повреждения судна, вызванные несчастным случаем или другими чрезвычайными обстоятельствами, если устранение их необходимо для безопасного продолжения рейса. Расходы на перемещение на борту судна груза, топлива или предметов снабжения либо выгрузку их не признаются общей аварией, если:

– расходы произведены исключительно в целях переукладки груза, топлива или предметов снабжения, вызванной их смещением во время рейса, и такая переукладка проведена не ради общей безопасности;

– выявленная в месте погрузки груза необходимость ремонта судна вызвана его повреждениями, не связанными с каким-либо несчастным случаем или другими имевшими место во время данного рейса чрезвычайными обстоятельствами;

е) на временный ремонт судна, проведенный в месте погрузки груза, месте захода судна или месте убежища судна ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных вследствие общеаварийных пожертвований;

ж) на заработную плату и довольствие экипажа судна, вызванные задержкой судна в каком-либо порту или месте вследствие несчастного случая, пожертвования или другого чрезвычайного обстоятельства ради общей безопасности либо для устранения повреждений, причиненных таким несчастным случаем, пожертвованием или другим

[1570] В отличие от КТМ-99, КТМ-68 содержал ссылку на то, что при определении рода аварии, исчислении размеров общей аварии и составлении диспаши диспашер при неполноте закона мог руководствоваться международными обычаями торгового мореплавания [198, Статья 251]. Кроме того, указывался точно и суд, где заинтересованные лица могли оспорить диспашу (Московский городской суд), и устанавливался срок, в течение которого диспаша могла быть оспорена в зависимости от вида плавания, – в течение трехмесячного срока со дня получения диспаши по общей аварии в малом каботаже и шестимесячного срока по общей аварии в большом каботаже или заграничном сообщении [198, Статья 249].

чрезвычайным обстоятельством, если такое устранение необходимо для безопасного продолжения рейса.

Общей аварией при наличии перечисленных выше признаков, в частности, признаются:

– расходы на спасание для ликвидации общей опасности;

– убытки, причиненные выбрасыванием груза за борт судна;

– убытки, причиненные судну или грузу вследствие пожертвования ради общей безопасности, в частности вследствие проникновения воды в трюм через открытые для выбрасывания груза люки или другие сделанные для этого отверстия;

– убытки, причиненные судну или грузу в связи с тушением пожара на судне, в том числе убытки от проведенного в этих целях выбрасывания судна на берег или затопления горящего судна;

– убытки, причиненные судну или грузу намеренной посадкой судна на мель, независимо от того, могло ли судно быть вынесено на мель само;

– убытки, причиненные судну повреждением двигателей, других машин или котлов судна при снятии судна с мели;

– чрезвычайные расходы на облегчение находящегося на мели судна посредством перегрузки груза, топлива или предметов снабжения из судна на лихтеры, на найм лихтеров и на обратную их погрузку на судно, а также другие понесенные вследствие этого убытки.

– убытки от повреждения или гибели груза, топлива либо предметов снабжения;

– убытки от потери фрахта;

– вызываемые необходимостью ремонта судна расходы на сухой док, стапеля и перемещение судна;

– затраты, произведенные в целях получения средств, необходимых на общеаварийные расходы, посредством залога судна, продажи грузов или страхования кредита;

– любые дополнительные расходы, произведенные вместо других расходов, которые были бы отнесены к общей аварии (заменяющие расходы).

Расходы, вызванные мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, относятся к общей аварии, если они произведены во всех или в одном из следующих случаев:

– как часть операции, которая осуществлена ради общей безопасности, но которая, если бы она была предпринята стороной вне общего морского предприятия, давала бы этой стороне право на вознаграждение за спасение;

– при условии захода (задержки захода) судна в порт либо выхода судна из порта или иного места при обстоятельствах, относимых к общей аварии;

– в связи с выгрузкой, со складированием или с обратной погрузкой груза, если расходы на указанные операции признаются общей аварией[1571].

Исходя из стоимости ремонта, исправления или замены того, что повреждено или утрачено, могут делаться скидки по форме «за новое вместо старого». В этом случае, если при ремонте судна, возраст которого не более пятнадцати лет[1572], старые материалы или части судна заменяются новыми, стоимость ремонта, относимая к общей

[1571] В случае если фактически имеет место утечка или слив загрязняющих веществ с судна, расходы, вызванные необходимыми в связи с этим дополнительными мерами по предотвращению или уменьшению ущерба окружающей среде, не признаются общей аварией.

[1572] Для применения скидок «за новое вместо старого» возраст судна исчисляется с 31 декабря года окончания его постройки до дня акта общей аварии. В отношении изоляции, спасательных и других шлюпок, средств связи, навигационных приборов и оборудования, машин и котлов судна учитывается их действительный возраст.

аварии, уменьшается на одну третью часть стоимости ремонта (за исключением стоимости временного ремонта судна, стоимости продовольствия, предметов снабжения, якорей и якорных цепей), расходов на очистку, окраску и покрытие корпуса судна (такие расходы при ремонте судна признаются общей аварией в размере пятидесяти процентов и при условии, если предшествующие окраска и покрытие корпуса имели место в последние двенадцать месяцев до акта общей аварии).

В случае если судно полностью погибло или даже не погибло, но расходы на его ремонт превысили бы стоимость судна после ремонта (полная конструктивная гибель), убытки, признаваемые общей аварией, составляют разницу между оценочной стоимостью судна в неповрежденном состоянии за вычетом из нее, не относящейся к общей аварии стоимости устранения повреждений согласно смете и суммой чистой выручки, которую можно было бы получить от продажи того, что осталось от судна.

Относящиеся к общей аварии убытки от гибели или повреждения груза определяются в соответствии со стоимостью груза в момент его выгрузки, устанавливаемой на основании торгового счета, выставленного получателю, при отсутствии счета – на основании стоимости груза в момент его отгрузки.

Стоимость груза на момент его выгрузки включает в себя расходы на страхование и фрахт, если только фрахт не находится на риске грузовладельца.

В случае продажи поврежденного груза, относящиеся к общей аварии убытки составляют разницу между стоимостью груза в неповрежденном состоянии, определяемую на основании торгового счета, и чистой выручкой от продажи груза.

Убытки от повреждения или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также от повреждения или гибели грузов, которые намеренно сданы для их перевозки с неправильным наименованием, не признаются общей аварией. В случае если такое имущество спасено, его владельцы обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Владельцы грузов, стоимость которых при сдаче их для перевозки объявлена ниже их действительной стоимости, участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью грузов, но получают возмещение убытков только в соответствии с объявленной стоимостью грузов.

На сумму расходов, возмещаемых в порядке распределения общей аварии, за исключением заработной платы и довольствия членов экипажа судна, а также стоимости топлива и предметов снабжения, не замененных во время рейса судна, начисляется комиссия в размере двух процентов, которая также относится к общей аварии.

На сумму расходов и другие суммы, возмещаемые в порядке распределения общей аварии (убытки), начисляются семь процентов годовых в течение трех месяцев после даты составления диспаши. При этом должным образом учитываются платежи, произведенные за счет участвующих в покрытии общей аварии сторон или за счет депонированных для ее возмещения средств.

Убытки, не подпадающие под признаки общей аварии, признаются **частной аварией**. Кроме того, к частной аварии КТМ-99 относит:

1) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне с нарушением правил и обычаев торгового мореплавания;

2) убытки, причиненные в связи с тушением пожара на судне вследствие воздействия дыма или нагревания;

3) убытки, причиненные обрубанием обломков или частей судна, ранее снесенных или фактически утраченных вследствие морской опасности;

4) убытки, причиненные форсированием работы двигателей либо иной работой двигателей, других машин или котлов судна, находившегося на плаву;

5) любые убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса (убытки от простоя, изменения цен и другие)[1573].

Такие убытки не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом, и их несет тот, кто их потерпел, или тот, кто несет ответственность за их причинение.

ГЛАВА 28. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ

Российским законодательством ответственность за нарушение правил эксплуатации морских судов наступает:

– в силу столкновения судов;

– за ущерб от загрязнения с судов нефтью;

– за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ.

Возмещение убытков от столкновения суд

Возмещение убытков, вызванных столкновением морских судов[1574], а также морских судов и судов внутреннего плавания, убытков, причиненных таким судам, находящимся на них людям, а также грузам или иному имуществу, осуществляется в порядке, предусмотренном главами XVII-XIX КТМ-99[1575].

КТМ-99 рассматривает четыре случая возложения ответственности по причине столкновения судов:

1) если столкновение произошло по вине одного из судов – убытки несет тот, по чьей вине произошло столкновение[1576];

2) если столкновение судов произошло по вине двух или более судов – ответственность каждого из них за убытки (в том числе причиненные имуществу третьих лиц) определяется соразмерно степени его вины (когда невозможно установить степень вины каждого из судов исходя из обстоятельств столкновения, ответственность за убытки распределяется между ними поровну)[1577];

3) если столкновение судов произошло по вине лоцмана (если даже лоцманская проводка была обязательной)[1578];

4) если столкновение судов произошло случайно или вследствие непреодолимой силы (либо невозможно установить причины столкновения судов) – убытки несет тот, кто их потерпел[1579].

[1573] Статья 297 КТМ-99.

[1574] А также выполнением или невыполнением маневра либо несоблюдением правил плавания, если даже при этом не произошло столкновение судов.

[1575] Указанные правила применяются и в случае, если убытки причинены одним судном другому судну или находящимся на нем людям, а также грузу или иному имуществу 2. Правила, установленные настоящей главой, также распространяются на суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Российской Федерации или эксплуатируемые ими и используемые в момент столкновения судов только для правительственной некоммерческой службы, за исключением военных кораблей, военно-вспомогательных судов и пограничных кораблей.

[1576] Статья 312 КТМ-99.

[1577] Статья 313 КТМ-99.

[1578] Статья 314 КТМ-99.

[1579] Статья 315 КТМ-99.

Ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью

В случае инцидента[1580], приведшего к загрязнению моря нефтью, ответственность за ущерб несет собственник судна. Основаниями, освобождающими судовладельца от ответственности за ущерб от загрязнения[1581], являются:

– военные или враждебные действия,

– народные волнения

– стихийные явления;

– действиями или бездействием третьих лиц (с намерением причинить ущерб от загрязнения);

– небрежность или иные неправомерными действиями публичных властей, отвечающих за содержание в порядке огней и других навигационных средств, при исполнении ими указанной функции[1582];

– умысел или грубая неосторожность потерпевшего лица[1583].

К ущербу, применительно к обстоятельствам, рассматриваемом в настоящем параграфе, КТМ-99 относит загрязнение, происшедшее вне судна вследствие утечки или слива нефти с судна, где бы такие утечка или слив ни произошли, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба, ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты а также предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб[1584].

КТМ-99 допускает возможность солидарной ответственности собственников нескольких судов, вовлеченных в инцидент, если только нет оснований на ограничение их ответственности.

Если не доказано, что ущерб от загрязнения явился результатом действия или собственного бездействия, совершенных собственником судна умышленно или по грубой неосторожности, он имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

– 3 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 5000 тонн;

– для судна вместимостью более чем 5000 тонн к указанной выше сумме добавляется 420 расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости при условии, если общая сумма ни в коем случае не превышает 59,7 миллиона расчетных единиц[1585].

[1580] «Инцидентом» является любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, в результате которых причинен ущерб от загрязнения или возникла серьезная и непосредственная угроза причинения такого ущерба.

[1581] Применительно к настоящему разделу к «судну» относится любое судно, предназначенное или используемое для перевозки нефти наливом в качестве груза, при условии если судно способно перевозить нефть (и только в случае когда оно его фактически перевозит); «потерпевшим лицом» является физическое или юридическое лицо, а также государство; «собственником судна» является лицо, зарегистрированное в качестве собственника судна, или организация, эксплуатирующая судно, находящееся в государственной собственности, и зарегистрированная как его судовладелец; «нефтью» является любая стойкая углеводородная минеральная нефть, в том числе сырая нефть, мазут, тяжелое дизельное топливо и смазочные масла, независимо от того, перевозится она на борту судна в качестве груза или в топливных танках такого судна.

[1582] Статья 317 КТМ-99.

[1583] Статья 318 КТМ-99.

[1584] К предупредительным мерам Кодекс относит любые разумные меры, принятые любым лицом после инцидента, по предотвращению или уменьшению ущерба от загрязнения.

[1585] Статья 320 КТМ-99.

С целью ограничения ответственности за ущерб от загрязнения КТМ-99 вменяет собственнику судна в обязанность:

1) создать фонд ограничения ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности (такой фонд может быть создан посредством внесения суммы в депозит суда или арбитражного суда либо предоставления банковской гарантии или иного финансового обеспечения, приемлемых в соответствии с законодательством РФ)[1586];

2) осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности (гарантию банка или иной кредитной организации) на сумму, равную пределу ответственности за ущерб от загрязнения[1587].

В случае если собственник судна после инцидента создал фонд ограничения ответственности и получил право на ограничение ответственности никакое лицо, требующее возмещения ущерба от загрязнения, причиненного вследствие данного инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна. Суд в этом случае должен вынести постановление об освобождении судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которые наложен арест по требованию возмещения ущерба от загрязнения, причиненного таким инцидентом, и также освободить любой залог или иное обеспечение, предоставленные для предотвращения такого ареста.

Иск о возмещении ущерба от загрязнения может быть предъявлен к собственнику судна и не может быть предъявлен:

1) к работникам, в том числе членам экипажа судна или агентам собственника судна;

2) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа судна, выполняет работу на судне;

3) любому фрахтователю, в том числе фрахтователю по бербоут-чартеру, и доверительному управляющему;

4) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию публичных властей;

5) любому лицу, принимавшему предупредительные меры;

6) работникам или агентам вышеназванных лиц, если ущерб от загрязнения не явился результатом их собственных действий или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ответственность за ущерб в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ

В соответствии с положениями статьи 327 (3) КТМ-99, «опасными и вредными веществами» являются перевозимые на борту судна в качестве груза следующие вещества, материалы и изделия:

– перевозимые наливом нефть[1588] и вредные жидкие вещества[1589];

[1586] Данное положения распространяется также на Страховщика или иное лицо, предоставившее финансовое обеспечение.

[1587] Данное правило распространяется на суда, перевозящие наливом в качестве груза более чем 2000 тонн нефти (Статья 323 КТМ-99).

[1588] Ее виды перечислены в дополнении I к Приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., действующим с поправками.

[1589] Перечень содержится в дополнении II к Приложению II к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г., а также вещества

– перевозимые наливом опасные жидкие вещества[1590];

– опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упакованном виде[1591];

– сжиженные газы[1592];

– жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60° по Цельсию;

– обладающие опасными химическими свойствами твердые материалы [1593];

– остатки (от предыдущей перевозки) нефти, опасных и вредных жидких веществ, сжиженного газа, жидких веществ, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°С и твердых материалов, обладающих опасными химическими свойствами.

Собственник судна с момента инцидента (с момента первого происшествия) несет ответственность за ущерб, причиненный опасными и вредными веществами в связи с морской перевозкой их на борту судна[1594]. Ущербом признается:

– смерть или повреждение здоровья любого лица, на или вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества;

– утрата или повреждение имущества;

– ущерб от загрязнения окружающей среды, при условии, если компенсация за ущерб окружающей среде (кроме упущенной выгоды) в результате причинения такого ущерба ограничивается расходами на разумные восстановительные меры, которые фактически приняты или должны быть приняты;

– расходы на предупредительные меры и причиненный такими мерами последующий ущерб.

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность по отношению к одному инциденту общей суммой, исчисляемой следующим образом:

–для судна вместимостью не более чем 2000 т. – 10 миллионов расчетных единиц;

– для судна вместимостью более чем 2000 т. – к 10 миллионам расчетных единиц за каждую последующую тонну вместимости добавляется: от 2001 до 50 000 т – 1,5 тысячи расчетных единиц; свыше 50000 т – 360 расчетных единиц[1595].

Вопросы создания Фонда ограничения ответственности, страхования или иного финансового обеспечения ответственности собственника судна, фактически перевозящего опасные и вредные вещества, решены в КТМ-99 по аналогии с ответственность за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

Ограничение ответственности по морским требованиям

Ограничение ответственности по морским требованиям распространяется на су-

---

и смеси, условно отнесенные к категории загрязнителей A, B, C и D в соответствии с правилом 3 (4) указанного Приложения II.

[1590] Перечень приведен в Главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом 1983 г.

[1591] Установлены Международным кодексом морской перевозки опасных грузов 1965 г.

[1592] Которые перечислены в главе 19 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом, 1983 г.

[1593] Указаны в дополнении В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов 1965 г., в той мере, в какой такие материалы подпадают также под действие Международного кодекса морской перевозки опасных грузов 1965 г.

[1594] Исключением служат те же основания, которые применяются к ответственности за ущерб от загрязнения с судов нефтью.

[1595] Статья 321 КТМ-99.

довладельца и спасателя, а также на лиц, за действие или бездействие которых они несут ответственность[1596].Требования, по которым ответственность может быть ограничена, перечислены в статье 355 КТМ-99. А именно:

1) возникающие в связи со смертью или с повреждением здоровья гражданина либо утратой или повреждением имущества[1597];

2) по возмещению ущерба, причиненного в результате просрочки доставки при морских перевозках грузов, пассажиров или их багажа;

3) по возмещению иного ущерба, причиненного в результате нарушения любых прав, возникших не из договора, в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями;

4) принятыми по предотвращению или уменьшению ущерба и причиненный такими мерами последующий ущерб [1598].

Лицо, ответственное за ущерб, не имеет права на ограничение ответственности, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

Ограничения ответственности по морским требованиям не применяются к требованиям:

– вознаграждения за осуществление спасательной операции (в том числе уплаты специальной компенсации, право на которую возникает в случае, если спасатель осуществил операцию по отношению к судну, которое само или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде), или взноса по общей аварии;

– возмещения ущерба от загрязнения с судов нефтью;

– возмещения ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;

– возмещения ядерного ущерба;

– в связи с подъемом, удалением или уничтожением затонувшего судна, в том числе всего, что находится или находилось на борту такого судна;

– в связи с удалением, уничтожением или обезвреживанием груза с судна;

– возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу работников судовладельца или спасателя, обязанности которых связаны с судном или со спасательными операциями, а также наследников указанных работников и лиц, находившихся у них на иждивении;

– возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью пассажиров судна, в случаях, если судовладелец и пассажир являются организациями или гражданами РФ;

– возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, в случаях, если судовладелец и гражданин либо спасатель и гражданин являются организациями или гражданами РФ.

КТМ-99 различает общие пределы ответственности (статья 359) и предел ответственности по требованию пассажира (статья 360). Общие пределы, которые возникли из одного и того же происшествия, исчисляются следующим образом:

а) по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью граж-

---

[1596] Страховщик также имеет право воспользоваться ограничением ответственности в той мере, в какой и лицо, ответственность которого застрахована.

[1597] В том числе в связи с повреждением портовых сооружений, водных бассейнов, судоходных путей и средств навигационной обстановки, происшедшими на борту судна либо в прямой связи с эксплуатацией судна или со спасательными операциями, а также требования возмещения любого причиненного в результате этого последующего ущерба.

[1598] Эти требования не подпадают под ограничение ответственности в той мере, в какой они касаются вознаграждения по договору, заключенному с лицом, ответственным за ущерб.

данина: 2 миллиона расчетных единиц для судна вместимостью не более чем 2000 т[1599] и для судна вместимостью более чем 2000 т к сумме, указанной выше, за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

– от 2001 до 30 000 т – 800 расчетных единиц;

– от 30 001 до 70 000 т – 600 расчетных единиц;

– свыше 70 000 т – 400 расчетных единиц;

б) по любым другим требованиям – для судна вместимостью не более чем 2000 т – 1 миллион расчетных единиц, а для судна вместимостью более чем 2000 т к этой сумме за каждую последующую тонну вместимости добавляется:

– от 2001 до 30 000 т – 400 расчетных единиц;

– от 30 001 до 70 000 т – 300 расчетных единиц;

– свыше 70 000 т – 200 расчетных единиц.

Предел ответственности любого спасателя, действующего не с судна или действующего исключительно на судне, которому или в отношении которого спасатель предоставляет услуги по спасанию, исчисляется исходя из вместимости судна в 2000 тонн. Предел ответственности для судна вместимостью менее чем 300 т исчисляется по требованиям, предусмотренным пунктом «б», в сумме, равной одной шестой предела ответственности, установленного для судна вместимостью не более чем 2000 т.

Пределом ответственности судовладельца по требованиям возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью любого лица, которое перевозилось на судне по договору морской перевозки пассажира, либо с согласия перевозчика (для сопровождения автомашины или животных, перевозка которых осуществляется по договору морской перевозки груза), если ущерб возник из одного и того же происшествия, является сумма 175 тысяч расчетных единиц, умноженная на число пассажиров, которое судну разрешается перевозить в соответствии с пассажирским свидетельством.

Указанные выше пределы ответственности применяются к совокупности всех требований, возникших из какого-либо одного происшествия:

– к судовладельцу, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец несет ответственность;

– владельцу судна, оказывающему услуги по спасанию с данного судна, спасателю или спасателям, действующим с такого судна, а также любому лицу, за действие или бездействие которого судовладелец либо спасатель или спасатели несут ответственность;

– спасателю или спасателям, действующим не с судна или исключительно на судне, которому оказываются услуги по спасанию, а также любому лицу, за действие или бездействие которого спасатель или спасатели несут ответственность.

Судовладелец и спасатель вправе ограничить свою ответственность без создания фонда ограничения ответственности или с созданием такового. В случае если несколько судовладельцев или спасателей имеют право на ограничение ответственности по требованиям, возникшим из одного и того же происшествия, фонд ограничения ответственности, созданный одним из таких лиц, считается созданным всеми судовладельцами или спасателями.

[1599] РЕ – расчетные единицы – единица специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Перевод РЕ в рубли осуществляется на дату вынесения решения судом, либо на дату, установленную соглашением сторон.

Распределение фонда ограничения ответственности осуществляется между имеющими требования лицами пропорционально установленным на основании решения суда, в которых такой фонд создан, суммам требований таких лиц к фонду. В случае если до распределения фонда ограничения ответственности лицо, ответственное по требованию, или его страховщик уплатили компенсацию по требованию к данному фонду, такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы в порядке суброгации права, которые имело бы лицо, получившее компенсацию.

Ни одно лицо, для удовлетворения требований которого предназначен фонд, не вправе осуществлять по таким требованиям какие-либо права в отношении любого другого имущества, создавшего фонд.

Судно или другое имущество, принадлежащие лицу, для удовлетворения требования которого создан фонд, и арестованные по требованиям, которые могут быть предъявлены к фонду, подлежат освобождению постановлением суда или арбитражного суда, в которых образован фонд ограничения ответственности.

Правила, установленные КТМ-99, применительно к ограничению ответственности по морским требованиям, распространяются также:

– на суда, находящиеся в собственности РФ, собственности субъектов РФ или эксплуатируемые ими и используемые в момент возникновения требования только для правительственной некоммерческой службы,

– суда, построенные или приспособленные для буровых работ и осуществляющие такие работы.

Указанные правила не распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда, пограничные корабли, суда на воздушной подушке, плавучие платформы, предназначенные для разведки или разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна либо его недр.

ГЛАВА 29.
МОРСКОЙ ЗАЛОГ НА СУДНО И ИПОТЕКА

Российский Кодекс торгового мореплавания устанавливает, что применительно к возникновению морского залога на судно и очередности удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно, применяется закон государства, в суде которого рассматривается спор [199, Статья 424].

В соответствии со Статьей 1 Закона РФ «О залоге» от 29 мая 1992 г. № 2872-1, под залогом понимается способ обеспечения обязательства, при котором кредитор-залогодержатель приобретает право в случае неисполнения должником обязательства получить удовлетворение за счет заложенного имущества преимущественно перед другими кредиторами за изъятиями, предусмотренными законом.

Статья 337 Гражданского кодекса РФ к обеспечиваемым залогом требованиям относит проценты, неустойку, возмещение убытков, причиненных просрочкой исполнения, а также возмещение необходимых расходов залогодержателя на содержание заложенной вещи и расходов по взысканию [160, с. 586].

В соответствии со Статьей 367 КТМ-99, морским залогом на судно обеспечиваются требования к судовладельцу в отношении:

1) заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию, и уплачиваемых от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносов по социальному страхованию;

2) возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина на суше или на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

3) вознаграждения за спасение судна;

4) уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

5) возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

За исключением случаев, связанных с возмещением вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в связи с эксплуатацией судна, а также с возмещением реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, морским залогом на судно не обеспечиваются требования, если они возникают в результате:

1) причинения ущерба от загрязнения с судов нефтью;

2) ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ;

3) воздействия радиоактивных свойств ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов либо воздействия радиоактивных свойств в сочетании с токсичными, взрывными или другими опасными свойствами ядерного топлива или радиоактивных продуктов и отходов.

КТМ-99 предусматривает следующую очередность удовлетворения требований, обеспеченных морским залогом на судно:

а) первыми удовлетворяются требования вознаграждения за спасение судна и другими обеспеченными морским залогом на судно требованиями, возникшими раньше, чем были осуществлены спасательные операции, дающие право морского залога на судно;

б) далее в пределах очереди пропорционально размеру требований:

– заработной платы и других сумм, причитающихся капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна;

– возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью гражданина в прямой связи с эксплуатацией судна;

– уплаты портовых и канальных сборов, сборов на других судоходных путях и лоцманских сборов;

– возмещения реального ущерба, причиненного при эксплуатации судна в результате утраты или повреждения иного имущества, чем перевозимые на судне грузы, контейнеры и вещи пассажиров.

Особенностью морского залога на судно является то обстоятельство, что за исключением принудительной продажи судна, морской залог на судно продолжает обременять судно независимо от перехода права собственности на судно, изменения его регистрации или смены флага судна.

Морской залог на судно прекращается по истечении одного года со дня возникновения обеспеченных морским залогом на судно описанных выше требований, если только до истечения указанного срока судно не стало предметом ареста, ведущего к принудительной продаже судна. Указанный срок приостанавливается на период, на который арест судна не допускается в силу закона.

Ипотека судна

В соответствии со Статьей 1 Федерального закона РФ «Об ипотеке» (залоге недвижимости) от 16 июля 1998 г. № 102-ФЗ[1600], по договору об ипотеке одна сторона-

[1600] В редакции Федеральных законов от 09.11.2001 № 143-ФЗ, от 11.02.2002 № 18-ФЗ, от 24.12.2002 № 179-ФЗ, от 05.02.2004 № 1-ФЗ, от 29.06.2004 № 58-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ и

залогодержатель, являющийся кредитором по обязательству, обеспеченному ипотекой, имеет право получить удовлетворение своих денежных требований к должнику по этому обязательству из стоимости заложенного недвижимого имущества другой стороны-залогодателя преимущественно перед другими кредиторами залогодателя, за изъятиями, установленными федеральным законом.

Залогодателем может быть сам должник по обязательству, обеспеченному ипотекой, или лицо, не участвующее в этом обязательстве (третье лицо).

Имущество, на которое установлена ипотека, остается у залогодателя в его владении и пользовании.

Общие правила о залоге, содержащиеся в Гражданском кодексе Российской Федерации, применяются к отношениям по договору об ипотеке в случаях, когда указанным Кодексом или упомянутым выше Федеральным законом не установлены иные правила[1601].

Ипотека может быть установлена в обеспечение обязательства по кредитному договору, по договору займа или иного обязательства, в том числе обязательства, основанного на купле-продаже, аренде, подряде, другом договоре.

Ипотека, установленная в обеспечение исполнения кредитного договора или договора займа с условием выплаты процентов, обеспечивает также уплату кредитору (заимодавцу) причитающихся ему процентов за пользование кредитом (заемными средствами), а также уплату залогодержателю сумм, причитающихся ему:

1) в возмещение убытков и (или) в качестве неустойки (штрафа, пени) вследствие неисполнения, просрочки исполнения или иного ненадлежащего исполнения обеспеченного ипотекой обязательства;

2) в виде процентов за неправомерное пользование чужими денежными средствами, предусмотренных обеспеченным ипотекой обязательством либо федеральным законом;

3) в возмещение судебных издержек и иных расходов, вызванных обращением взыскания на заложенное имущество;

4) в возмещение расходов по реализации заложенного имущества.

В соответствии с пунктом 5 Статьи 5 указанного выше закона «Об ипотеке», к имуществу, могущему быть отнесенному к предмету ипотеки, относятся воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания и космические объекты.

Установление ипотеки судна или строящегося судна и очередности удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных зарегистрированной ипотекой судна или строящегося судна, регулируется законом государства регистрации ипотеки [199, Статья 425].

Ипотека судна или строящегося судна устанавливается в целях обеспечения денежного обязательства договором собственника судна или строящегося судна (залогодателя) и кредитора (залогодержателя) с последующей ее регистрацией.

Статья 336 ГК РФ устанавливает, что предметом залога может быть всякое имущество, в том числе вещи и имущественные права (требования), за исключением имущества, изъятого из оборота [160, с. 584], а Статья 375 . КТМ-99 определяет, что ипотека судна распространяется и на *принадлежности судна, относящиеся тому же собственнику, что и судно, а также на страховое возмещение, причитающееся по дого-*

от 30.12.2004 № 216-ФЗ.

[1601] В соответствии с Федеральным законом от 17.12.1998 г. № 184-ФЗ, Российская Федерация присоединилась к Международной конвенции о морских залогах и ипотеках 1993 г.

вору морского страхования судна на условиях ответственности за гибель и повреждение судна[1602].

Ипотека строящегося судна распространяется на материалы и оборудование, которые предназначены для его постройки, находятся в месте расположения судостроительной организации и четко идентифицированы посредством маркировки или иным способом, а также на страховое возмещение, причитающееся по договору морского страхования строящегося судна на условиях ответственности за гибель и повреждение строящегося судна.

В случае если предметом ипотеки являются два или более судна либо строящиеся суда, каждое из них в отдельности или при отсутствии соглашения о размере обеспечения обязательства каждым судном в отдельности они все вместе служат обеспечением обязательства в полном размере.

Статья 19 закона РФ «Об ипотеке» устанавливает, что ипотека подлежит государственной регистрации учреждениями юстиции в едином государственном реестре прав на недвижимое имущество в порядке, установленном федеральным законом о государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним.

Ипотека судна под российским флагом регистрируется в том же реестре, в котором зарегистрировано само судно[1603], а ипотека иностранного судна, которому временно предоставлено право плавания под Государственным флагом РФ, а также ипотека судна, строящегося для иностранного получателя, не может быть зарегистрирована в РФ.

Ипотека строящегося судна регистрируется в реестре строящихся судов, в котором зарегистрировано право собственности на строящееся судно. Право собственности на строящееся судно может быть зарегистрировано в реестре строящихся судов при условии закладки киля или проведения подтвержденных заключением эксперта равноценных строительных работ. При регистрации права собственности на строящееся судно выдается соответствующее свидетельство.

Реестр строящихся судов, которые после постройки считаются морскими судами, ведется соответственно в морских торговых портах и морских рыбных портах, расположенных вблизи судостроительных организаций.

Правила регистрации прав на строящиеся суда в морских торговых портах утверждаются Минтрансом, а правила регистрации прав на строящиеся суда в морских рыбных портах – Федеральным агентством по рыболовству[1604].

Установлен следующий порядок регистрации ипотеки судна:

1) проводится правовая экспертиза документов, необходимых для регистрации ипотеки[1605];

2) после регистрации права собственности залогодатель подает заявление на регистрацию, в котором указывает:

– данные, идентифицирующие судно (название судна, порт или место его регистрации, регистровый номер, тип и класс, тоннаж судна) или строящееся судно (место, в котором осуществляется постройка судна, построечный номер;

– тип судна, длина киля и другие основные размерения;

– регистровый номер;

[1602] Ипотека судна не распространяется на фрахт.

[1603] В Государственном судовом реестре, судовой книге или реестре строящихся судов.

[1604] Статья 376 КТМ-99.

[1605] Орган регистрации ипотеки судна или строящегося судна вправе отказать в ее регистрации, если договор об ипотеке судна или строящегося судна либо прилагаемые к такому договору документы не соответствуют требованиям регистрации ипотеки судна или строящегося судна.

– имя и адрес залогодателя ипотеки;

– имя и адрес залогодержателя ипотеки или сведения о том, что она установлена на предъявителя;

– максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой, при установлении ипотеки на два или более судна либо строящиеся суда – размер, в котором обязательство обеспечивается каждым судном в отдельности при наличии соглашения сторон об этом;

– дата окончания ипотеки судна или строящегося судна;

3) к заявлению о регистрации ипотеки судна прилагается договор об ипотеке;

4) орган регистрации ипотеки судна выдает залогодателю и залогодержателю свидетельство о регистрации ипотеки судна установленного образца.

В случае если две или более ипотеки зарегистрированы на одно и то же судно, очередность удовлетворения требований, вытекающих из обязательств, обеспеченных ипотекой, между собой определяется датой их регистрации[1606].

При неисполнении залогодателем обязательства по оплате долга обремененное ипотекой, судно может быть продано на основании решения суда по месту нахождения арестованного судна или арестованного строящегося судна.

До принудительной продажи судна суд должен направить извещение об этом:

– в орган регистрации судна (или орган регистрации права собственности на строящееся судно);

– всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна;

– всем залогодержателям зарегистрированных ипотек судна, установленных на предъявителя, и всем держателям морского залога на судно;

– зарегистрированному собственнику судна;

– в орган регистрации судна в государстве, под флагом которого судну временно разрешено плавать.

В случае принудительной продажи судна или строящегося судна все зарегистрированные ипотеки судна, за исключением тех, которые приняты на себя покупателем с согласия их залогодержателей, все залоги и другие обременения любого рода прекращают действие. В случае если покупателем судна является гражданин РФ или юридическое лицо в соответствии с российским законодательством, судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя в соответствующем реестре в Российской Федерации. В случае если судно или право собственности на строящееся судно зарегистрировано в соответствующем реестре в Российской Федерации и покупателем такого судна или строящегося судна является иностранный гражданин либо иностранное юридическое лицо, орган регистрации судна или орган регистрации права собственности на строящееся судно обязан выдать такому покупателю свидетельство об исключении судна из Государственного судового реестра, судовой книги или об исключении права собственности на строящееся судно из реестра строящихся судов в целях регистрации судна или права собственности на строящееся судно в соответствующем реестре иностранного государства.

Ипотека судна прекращается:

– при погашении денежного долга;

[1606] Ипотека, зарегистрированная ранее, имеет приоритет перед ипотекой, зарегистрированной позднее. Ипотеки, зарегистрированные в один день, имеют одинаковую силу.

– прекращении денежного обязательства иными, чем погашение долга, способами (принудительной продажей и другими);

– гибели судна, за исключением случаев, если залогодержатель ипотеки судна или строящегося судна может осуществить свое требование к страховому возмещению, причитающемуся в связи с гибелью судна или строящегося судна в соответствии с договором морского страхования.

ГЛАВА 30. АРЕСТ СУДНА

Тема задержания и ареста стала последние годы весьма актуальна для российского мореплавания, причем известны случаи ареста не только судов, осуществляющих торговое мореплавание, но и занятых на некоммерческой службе.

В начале апреля 2000 г. корабли ВМС США арестовали в Персидском заливе российский танкер «Академик Пустовойт». Капитану было заявлено, что арест связан с нарушением эмбарго на вывоз нефтепродуктов из Ирака. Впоследствии была организована экспертиза мазута, содержащегося в танках танкера, и еще до получения официальных выводов на траверсе порта Хор-Факкан в Эмиратах танкер был разгружен, и все 79 тысяч тонн мазута перекачены в танки панамского судна. Официальные данные экспертизы автору неизвестны, однако, по некоторым сведениям, американские эксперты пришли к выводу, что горючее иранского происхождения, но в нем обнаружено присутствие иракского сырья. По другим данным, эксперты вообще затруднились сделать какие-либо определенные выводы по «национальной принадлежности» груза, так как мазут с танкера принадлежит месторождению, которое расположено на пограничном участке между Ираком и Ираном. Как бы то ни было, убытки, понесенные тогда российской стороной, оценивались в сумму более 200 тыс. долларов [237][1607]. 27 апреля 2001 г. в южнокорейском порту Пусан было арестовано российское судно «Казанск». Траулер принадлежал компании «Восточная база тралового и рефрижераторного флота» (ВБТРФ). Как сообщало РИА «Новости», арест судна был произведен по кредиторским требованиям корейской компании «Ду Нам Ко».

13 июля 2000 г. французские власти арестовали российский парусник «Седов», прибывший во Францию для участия в международном морском празднике «Брест-2000». Арест парусника был напрямую связан с судебным иском швейцарской компании «Noga», финансовые претензии которой к РФ признал правомерными суд Стокгольма в 1997 г. В дальнейшем барк был освобожден на основании вердикта суда во французском Бресте, а позднее уже окружной суд Харлема (Нидерланды) вынес решение, запрещающее арест участвующих 24-26 августа в регате «СЕЙЛ 2000 Амстердам» (SAIL 2000 Amsterdam) российских судов «Мир», «Седов» и «Крузенштерн» по требованию указанной выше швейцарской фирмы [236].

Практика, связанная с арестом судов, существует и в российских водах. В июле 1999 г. на шесть судов «Востоктрансфлота» («Василий Полищук», «Капитан Пряха», «Капитан Кириченко», «Гурин», «Дубрава» и «Коммунар Николаев») наложила арест Балтийская таможня, обнаружившая нарушения законодательства, допущенные при передаче их в пользование иностранному собственнику. Руководство «Востоктрансфлота» с согласия ГК по рыболовству перевело суда под панамский флаг, а затем решило перепродать их нескольким кипрским компаниям, так, что к моменту ареста суда плавали уже под кипрским флагом.

[1607] В целом, по оценкам «Совфрахта», убытки от арестов российских судов в Персидском заливе составили 300 млн долларов [238].

Таможенники заявили о необходимости провести проверку законности перепродажи, и рефрижераторам был запрещен выход из петербургского порта. Поскольку к началу лета 1999 г. «Востоктрансфлот» перестал оплачивать топливо для своих судов, осенью того же года в отношении компании была начата процедура банкротства. И в обеспечение иска кредиторов Владивостокский суд наложил еще один арест на рефрижераторы «Востоктрансфлота».

В мае 2000 г. капитаны судов обратились в Кировский федеральный суд в Петербурге с иском против своей компании, в котором требовали выплатить им долги по зарплате и неустойку за вынужденный простой. Рефрижераторы оказались арестованными в третий раз – теперь в обеспечение иска экипажа. По решению петербургского суда все шесть рефрижераторов должны были быть проданы с аукциона к концу лета 2000 г., однако, потенциальные покупатели получили предупреждение, что суда являются залогом по просроченным контрактам «Востоктрансфлота» и юридическая чистота покупки на аукционе сомнительна. В результате аукцион так и не состоялся.

Появление в КТМ-99 Главы XXIII, посвященной аресту судов, можно считать новеллой российского морского права. Ранее действовавший КТМ-68 содержал лишь право начальника порта на то, что судно и груз могут быть им задержаны в морском торговом или рыбном порту по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, а также по требованиям порта, вытекающим из повреждений портовых сооружений, иного находящегося в порту имущества и средств навигационной обстановки, впредь до предоставления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения. Причем распоряжение начальника порта о задержании судна или груза признавалось действительным в течение трех суток. Если в течение этого срока суд или председатель Морской арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате не выносили постановления о наложении на судно или груз ареста, они подлежат немедленному освобождению [198, Статьи 75, 76].

Появление в КТМ-99 норм об аресте судна обусловлено, необходимостью приведения российского законодательства в соответствие с международными обязательствами, вытекающими из присоединения РФ к Международной конвенции по унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10 мая 1952 г.[1608].

Под арестом судна понимается «любое задержание или ограничение в передвижении судна во время нахождения его в пределах юрисдикции РФ, осуществляемые на основании постановления суда, арбитражного суда или управомоченного законом налагать арест третейского суда (далее – «управомоченного третейского суда») по морским делам для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда, арбитражного суда или третейского суда, вступившего в законную силу»[1609]

Примечательно, что определение «ареста судна», сделанное в КТМ-99 отличается от приведенного в Брюссельской конвенции 1952 г. и почти дословно повторяет определение, содержащееся в Женевской конвенции 1999 г.[1610]

[1608] Россия присоединилась (с оговорками) к .Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Заключена в Брюсселе 10.05.1952) (см.: Федеральный закон № 13-ФЗ от 6.01.1999 г. «О присоединении РФ к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов». Россия не является участницей (на июнь 2005 г.) Международной конвенции об аресте судов, принятой в Женеве 12.03.1999 (по тексту – Женевская Конвенция 1999 г.).

[1609] Статья 388 КТМ-99.

[1610] Статья 1(2) Конвенции 1952 г. под арестом судна понимает «задержание судна, осуществляемое в порядке судебного производства для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения». Аналогичная статья Женевской конвенции 1999 г. к аресту судна относит

Арест судна возможен только по морским требованиям, к которым могут быть отнесены требования, связанные:

1) с причинением ущерба при эксплуатации судна;

2) причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в прямой связи с эксплуатацией судна;

3) осуществлением спасательной операции или любым договором о спасании;

4) расходами на принятие любым лицом мер по предотвращению или уменьшению ущерба, в том числе ущерба окружающей среде, если такое требование возникает из международного договора РФ, закона или любого соглашения, а также ущербом, который причинен или может быть причинен такими мерами;

5) расходами на подъем, удаление или уничтожение затонувшего судна или его груза;

6) любым договором использования судна;

7) любым договором морской перевозки груза или договором морской перевозки пассажира на судне;

8) утратой или повреждением груза, в том числе багажа, перевозимого на судне;

9) общей аварией;

10) лоцманской проводкой;

11) буксировкой;

12) предоставлением продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, в том числе контейнеров, для эксплуатации судна или содержания его;

13) постройкой, ремонтом, модернизацией или переоборудованием судна;

14) портовыми и канальными сборами, сборами на других судоходных путях;

15) заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и уплачиваемыми от имени капитана судна и других членов экипажа судна взносами по социальному страхованию;

16) дисбурсментскими расходами, произведенными в отношении судна;

17) страховой премией, включающей в себя также взносы по взаимному страхованию и уплачиваемой собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

18) комиссионным, брокерским или агентским вознаграждением, уплачиваемым собственником судна или его фрахтователем по бербоут-чартеру либо от их имени;

19) любым спором о праве собственности на судно или владения им;

20) любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

21) зарегистрированной ипотекой судна или зарегистрированным обременением судна того же характера;

22) любым спором, возникающим из договора купли-продажи судна [1611].

Арест судна также возможен и по иным основаниям, например, если морское требование к судовладельцу обеспечено морским залогом на судно и относится к требованиям, которые обеспечиваются морским залогом на судно, основывается на ипотеке судна или обременении судна того же характера, касается права собственности на судно или владения им.

«любое задержание или ограничение в передвижении судна по постановлению суда для обеспечения морского требования, за исключением задержания судна, осуществляемого для приведения в исполнение решения суда или другого исполнительного документа». Ссылка на «другой исполнительный документ» отсутствует в определении «ареста судна», сделанном в КТМ-99.

[1611] Статья 389 КТМ-99.

Судно может быть **освобождено от ареста** только на основании постановления суда, арбитражного суда или третейского суда при предоставлении достаточного обеспечения в приемлемой форме.

В случае если судно арестовано для обеспечения морского требования, такое судно не может быть арестовано вновь или арестовано по тому же морскому требованию, если только:

а) размер обеспечения, полученного по тому же морскому требованию, является недостаточным;

б) лицо, которое предоставило обеспечение, не в состоянии выполнить свои обязательства полностью или частично;

в) судно, которое арестовано, или обеспечение, которое предоставлено, освобождено:

– по просьбе или с согласия лица, имеющего право на морское требование;

– в связи с невозможностью лица, имеющего право на морское требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

Суд, по постановлению которого наложен арест на судно или предоставлено обеспечение для предотвращения ареста судна, вправе определять размер ответственности лица, по требованию которого судно арестовано или обеспечение предоставлено, за любые причиненные убытки, в том числе убытки, которые могут быть причинены в результате незаконного или необоснованного ареста судна либо требования и получения чрезмерного по своему размеру обеспечения.

Несмотря на то, что, как уже отмечалось выше, в соответствии со Статьей 388(1) КТМ-99, под арестом понимается любое ограничение в передвижении судна, законодатель различает арест и задержание, которое с ним не связано.

Так, отказ в выдаче разрешения на выход судна из морского порта (например, в случаях неоплаты портовых сборов, непригодности судна к плаванию и пр.), а также задержание, осуществляемое портовыми властями по просьбе лица, имеющего требования, возникшие в связи с осуществлением спасательных операций, с повреждением портовых сооружений и иным причинением вреда, не являются арестом судна[1612].

ГЛАВА 31.
МОРСКИЕ ПРОТЕСТЫ, ПОРЯДОК РАССМОТРЕНИЯ ПРЕТЕНЗИЙ И ИСКОВ

Заявление о морском протесте делается капитаном в целях обеспечения доказательств в случае, если во время плавания или стоянки судна имело место происшествие, которое может явиться основанием для предъявления к судовладельцу имущественных требований.

Заявление о морском протесте делается:

а) **в порту:**

– Российской Федерации – нотариусу,

– иностранного государства – должностному лицу консульского учреждения Российской Федерации или компетентному должностному лицу иностранного государства в порядке, установленном законодательством соответствующего государства в течение 24 часов с момента происшествия;

[1612] Статья 81 КТМ-99 определяет максимальный срок задержания судна до 72 часов.

б) **во время плавания судна** – в течение 24 часов с момента прибытия судна или капитана судна в первый порт после происшествия.

В случае если происшествие произошло во время плавания, заявление о морском протесте может быть сделано в момент прибытия судна или капитана судна в порт, не являющийся первым портом после происшествия, с тем чтобы избежать значительных потерь времени и расходов, связанных с заходом в первый порт после происшествия.

Морской протест имеет целью обеспечить, насколько это возможно, полную информацию относительно обстоятельств происшествия и причин, вызвавших его, в том числе информацию об ущербе и о принятых по предотвращению или уменьшению ущерба мерах.

При наличии оснований предполагать, что в результате происшествия причинен ущерб находящемуся на судне грузу, заявление о морском протесте должно быть сделано до открытия люков. Выгрузка находящегося на судне груза до заявления морского протеста может быть начата только в случае крайней необходимости.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более чем семь дней с момента своего прибытия, или прибытия судна в порт, или происшествия, если оно имело место в порту, обязан представить нотариусу или должностному лицу консульского учреждения Российской Федерации либо компетентному должностному лицу иностранного государства для ознакомления судовой журнал (а в случае его гибели в заявлении о морском протесте изложить обстоятельства и причины гибели судового журнала) и заверенную капитаном судна выписку из судового журнала.

Нотариус или должностное лицо консульского учреждения Российской Федерации на основании заявления капитана судна, данных судового журнала, опроса капитана судна и в случае необходимости других членов экипажа судна составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью.

Претензии и иски

Российское гражданское законодательство под претензией понимает требование кредитора к должнику об уплате долга, возмещения убытков, уплате штрафа [188, с. 380]. Иском признается юридическое средство защиты нарушенного или оспариваемого права или охраняемого законом интереса [188, с. 161].

Применительно к морским перевозкам стороны договора морской перевозки груза или пассажира могут предъявить претензию, вытекающую из договора морской перевозки за ненадлежащее выполнение его условий или понесенный ущерб.

До предъявления к перевозчику иска, вытекающего из перевозки, ему должна быть заявлена претензия. Претензии предъявляются к организации, которая осуществляла перевозку, а если перевозка не была совершена – к организации, которая в соответствии договором должна была осуществить перевозку.

Претензии, возникающие из перевозки багажа, могут быть предъявлены к перевозчику либо к порту отправления или назначения по усмотрению заявителя претензии.

Право на предъявление претензий и исков может возникнуть в случае:

1) неподачи судна или подачи его с опозданием – отправитель груза;

2) утраты груза – его получатель или отправитель при условии представления коносамента;

3) недостачи или повреждения груза – получатель груза при условии представления коносамента, а также коммерческого акта или соответствующего документа, составленного по правилам, существующим в иностранном порту;

4) просрочки в доставке или задержки выдачи груза – получатель при условии представления коносамента;

5) утраты багажа – предъявитель багажной квитанции, а в случае недостачи или повреждения багажа – предъявитель коммерческого акта;

6) перебора провозных платежей – отправитель или получатель груза при условии представления коносамента.

При предъявлении претензий, вытекающих из перевозки грузов, которая осуществлялась по накладной, вместо коносамента представляется накладная, а при утрате груза – квитанция.

Обстоятельства, которые могут служить основанием для ответственности перевозчиков, отправителей, получателей и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы (в иностранных портах указанные обстоятельства удостоверяются в соответствии с правилами, существующими в данном порту).

Коммерческий акт составляется для удостоверения:

– несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза либо багажа в натуре и указанными в перевозочном документе данными;

– повреждения груза или багажа;

– обнаружения груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;

– возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Передача права на предъявление претензий и исков другим организациям или гражданам не допускается, за исключением случаев передачи такого права отправителем получателю или наоборот, а также отправителем или получателем экспедитору либо Страховщику. Передача права на предъявление претензии и иска удостоверяется переуступочной надписью на коносаменте или ином перевозочном документе.

К претензии (составленной в письменной форме) об утрате или о повреждении груза, кроме перевозочных документов (предъявляемых в подлиннике), должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, удостоверяющие количество и стоимость отправленного груза.

Перевозчик обязан рассмотреть претензию, вытекающую из договора морской перевозки груза, в течение тридцати дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении ее[1613].

Перевозчик имеет право в двухнедельный срок после получения претензии возвратить ее без рассмотрения, если к претензии не приложены подлинники перевозочных документов.

Со дня предъявления к перевозчику претензии, вытекающей из договора морской перевозки груза, течение срока исковой давности приостанавливается до получения ответа на претензию или истечения установленного для ответа срока.

Срок исковой давности:

1) по требованиям, вытекающим из договора морской перевозки груза, применяется в один год. Указанный срок исчисляется по требованиям:

[1613] В отличие от КТМ-99, Статья 301 КТМ-68 устанавливала сроки рассмотрения претензий, вытекающих из перевозки в каботаже, при этом заявитель об удовлетворении или отклонении ее должен был быть извещен в следующие сроки: 1) в течение трех месяцев – по претензиям, возникающим из морских перевозок; 2) в течение шести месяцев – по претензиям, возникающим из перевозок в прямом смешанном и прямом водном сообщении; 3) в течение сорока пяти дней – по претензиям об уплате штрафов и премий [198].

– возмещения ущерба за утрату груза – по истечении тридцати дней со дня, в который груз должен быть выдан, при перевозке в смешанном сообщении – по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки;

– возмещения ущерба за повреждение груза, просрочки его доставки и возврата перебора или взыскания недобора провозных платежей – со дня выдачи груза и, если груз не был выдан, – со дня, в который он должен быть выдан;

– возмещения убытков за неподачу судна или подачу его с опозданием, платы за простой судна, премий за досрочную погрузку или выгрузку груза – со дня окончания месяца, следующего за тем, в котором началась или должна была начаться перевозка груза;

– ко всем остальным случаям – со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления требования;

2) по требованиям договора морского страхования, вытекающим из договора морской перевозки пассажира в заграничном сообщении, а также из столкновения судов и осуществления спасательных операций, применяется двухгодичный срок исковой давности. Указанный срок исчисляется:

а) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажира в заграничном сообщении, в случаях:

– повреждения здоровья пассажира – со дня высадки пассажира на берег;

– в случае смерти пассажира, происшедшей во время его перевозки, – с того дня, когда пассажир должен был высадиться на берег;

– в случае повреждения здоровья во время перевозки, вызвавшего смерть пассажира после его высадки на берег, – со дня его смерти при условии, что данный срок не превышает три года со дня высадки пассажира на берег;

– в случае утраты или повреждения багажа пассажира – со дня выгрузки багажа или со дня, когда багаж должен быть выгружен, в зависимости от того, какая из дат является более поздней;

б) по требованиям, вытекающим из договора морского страхования, – со дня возникновения права на иск;

в) по требованиям возмещения убытков от столкновения судов – со дня столкновения судов;

г) по требованиям, возникающим из спасательных операций, – со дня окончания спасательной операции.

д) по требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера, бербоут-чартера и из общей аварии, применяется годичный срок исковой давности. Указанный срок исчисляется:

– по требованиям, вытекающим из договора буксировки, договора морского агентирования, договора морского посредничества, тайм-чартера и бербоут-чартера, – со дня возникновения права на иск;

– по требованиям, возникающим из общей аварии, – со дня составления диспаши.

Иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью и ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ погашаются в течение трех лет со дня, когда потерпевший узнал или должен был узнать о причинении такого ущерба. Однако иски о возмещении ущерба от загрязнения с судов нефтью не могут быть предъявлены по истечении шести лет со дня инцидента, вызвавшего загрязнение с судов нефтью; иски о возмещении ущерба в связи с морской перевозкой опасных и вредных веществ – по истечении десяти лет со дня инцидента, вызвавшего такой ущерб.

ГЛАВА 32.
РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ РЕГИСТРЫ

Первый в России нормативный документ по классификации судов – Правила для классификации плавающих по Мариинской системе судов и для определения их грузоподъемности – вышел в свет в 1899 г. Дальнейшее развитие классификационного дела привело к созданию в 1913 г. общества «Русский Регистр», преемниками которого стали Федеральные государственные учреждения Российский морской регистр судоходства и Российский речной регистр.

Российский морской регистр

Русский морской регистр был создан 31 декабря 1913 г, в 1923 г. Русский регистр был переименован в Регистр Союза ССР, который впоследствии стал Российским морским регистром судоходства (РМРС).

В настоящее время основными целями организации являются:

1) обеспечение безопасности человеческой жизни на море;

2) обеспечение безопасного плавания судов;

3) обеспечение надежной перевозки грузов на море и внутренних водных путях;

4) предотвращение загрязнения окружающей среды.

Для достижения этих целей РМРС разрабатывает и совершенствует свои Правила на основе научных исследований, а также учитывая требования международных конвенций и кодексов. Высокая квалификация персонала, широкая сеть представительств в России и за рубежом позволяют РС быстро и надежно предоставить в любом регионе полный спектр услуг:

А. По классификации судов, в частности в том, что касается:

1) классификации и переклассификация судов (в том числе высокоскоростных судов, обитаемых подводных аппаратов и глубоководных водолазных комплексов, плавучих буровых установок и др.);

2) надзора за постройкой судов и плавучих сооружений;

3) экспертизой проектов судов и судового оборудования на соответствие требованиями Правил РМРС, а также составление заключений по всем частям проектов (в том числе относящихся к конструкции корпуса судов, остойчивости и делению на отсеки судов, устройствам и системам противопожарной защиты, устройствам, оборудованию и снабжению судов, охране окружающей среды и механическому оборудованию, гребным винтам, валопроводам, коленчатым валам дизелей, зубчатым передачам, паровым котлам, теплообменным аппаратам и сосудам под давлением, судовым электростанциям, высоковольтным установкам, слаботочному оборудованию, кабелям и проводам, взрывозащищенному электрооборудованию, системам автоматизации пропульсивных установок и системам динамического позиционирования, электрооборудованию котельных установок и вспомогательных механизмов, системам централизованного контроля и аварийно-предупредительной сигнализации, компьютерам, микропроцессорным программируемым контроллерам, локальным автоматизированным устройствам, датчикам и сигнализаторам);

4) оперативного контроля за выполнением Правил Регистра и требований Морских администраций при проектировании судов;

5) рассмотрения технической документации на головные (опытные) образцы поднадзорных РМРС материалов, изделий, механизмов, установок, судовых устройств и спасательных средств, участие в испытаниях с последующим вынесением решений о возможности их применения;

6) надзора за соблюдением технологии в судостроении и судоремонте;

7) разработки и совершенствование собственных Правил и Руководств.

Б. Осуществлению технического надзора, в частности в том, что касается:

1) организации технического надзора за судами в эксплуатации, проведение классификационных и конвенционных освидетельствований судов за переоборудованием и ремонтом судов и за изготовлением судовых материалов и изделий;

2) обмера судов;

3) сбора, обобщения и анализа информации об аварийных случаях с судами и их оборудованием, а также о причинах задержании портовыми властями судов с классом РМРС;

4) обобщения и анализа опыта надзора с учетом требований Международной морской организации (ИМО) и Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), разработки и совершенствования Правил классификационных освидетельствований судов, Руководств и других нормативных документов по надзору за судами в эксплуатации;

5) формирования Регистровой книги судов и Дополнений к ней, Перечня, одобренного Регистром оборудования, Перечня предприятий, имеющих Свидетельство о признании, и Перечня предприятий, имеющих Свидетельство о признании изготовителя.

РМРС принимает активное участие в подготовке и проведении сертификации судоходных компаний и судов на соответствие Международному кодексу по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). Наиважнейшими условиями предупреждения аварий на море являются проектирование, постройка и эксплуатация судов в соответствии с международными конвенциями и стандартами. Проблема обеспечения безопасности судоходства требует оценки риска для жизни человека на море. Применение методик оценки безопасности в совокупности с МКУБ может дать ощутимый эффект повышения безопасности эксплуатации флота, так как применение МКУБ позволит свести к минимуму ошибки, вызванные человеческим фактором.

РМРС осуществляет сертификацию компаний и судов на соответствие требованиям Международного Кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). Среди услуг:

– сертификация компаний и судов на соответствие требованиям МКУБ от имени различных Морских Администраций (обязательная сертификация);

– сертификация компаний и судов, не подпадающих под требования Главы IX Конвенции СОЛАС-74 с поправками на соответствие требованиям МКУБ (добровольная сертификация);

– оказание консультативных услуг в разработке документации по системе управления безопасностью (СУБ);

– проверка и сертификация морских учебных и тренажерных центров на соответствие обязательным требованиям Конвенции ПДНВ с поправками 1995 года, по поручению Администраций.

Орган по сертификации систем управления качеством (ОССК) - специализированное структурное подразделение РМРС, которое предоставляет услуги по сертификации систем управления качеством и экологией. ОССК РС проводит сертификацию систем управления качеством и экологией на соответствие международных стандартов ИСО серий 9000 и 14000.

РМРС аккредитован как орган по сертификации систем качества предприятий и организаций в системах ГОСТ Р и «Оборонсертифика» и оказывает услуги по сертификации систем управления качеством и экологией. Специалисты РМРС являются

аттестованными экспертами по оценке участников конкурса по премии Правительства РФ в области качества и аудиторами РС, ГОСТ Р, IRCA.

РМРС является действительным членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), объединяющей 10 действительных членов – ведущих классификационных обществ мира, на долю которых приходится свыше 50% мирового рынка сертификационных услуг. Кроме того, РМРС участвует в работе Технического комитета (ТК) ИСО 176 в составе постоянной делегации РФ.

РМРС выдает сертификаты, как от своего имени, так и в системах ГОСТ Р и «Оборонсертифика», кроме того, проводит аудит систем качества и выдает сертификаты на русском и английском языках; проводит сертификацию систем управления качеством, экологией и безопасностью.

Одним из интенсивно развивающихся направлений деятельности РМРС является комплекс работ по сертификации широкой номенклатуры продукции, в том числе контейнеров, тары и упаковки.

Российский Регистр аккредитован Госстандартом России для проведения этих работ и уполномочен Правительством осуществлять испытание, допущение и освидетельствование контейнеров в соответствии с требованиями Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г., Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г. Российский Регистр выдает документы, позволяющие использовать контейнеры в международном обращении и перевозить их морским, железнодорожным и автомобильным транспортом.

Российский Регистр является национальным органом по регистрации кодов контейнеровладельцев, представляющим Международное бюро по контейнерам (BIC) на территории России, стран СНГ и Балтии. РМРС осуществляет надзор за контейнерами в соответствии с Правилами по контейнерам. Правила по контейнерам разработаны Российским Регистром на основе Международной конвенции по безопасным контейнерам 1972 г., Таможенной конвенции, касающейся контейнеров, 1972 г., Правил перевозки опасных грузов морем, Унифицированных требований МАКО, соответствующих резолюций ИМО и Рекомендаций ООН по перевозке опасных грузов, а также национальных стандартов и других Правил. РМРС активно развивает направление деятельности, связанное с надзором за контейнерами-цистернами. Одобрено более 40 проектов контейнеров-цистерн типов О, ИМО 1, ИМО 2, ИМО 5, ИМО 7. Ведется прямой надзор за постройкой контейнеров-цистерн на предприятиях России и Украины. Освидетельствовано большое число контейнеров-цистерн в эксплуатации.

РМРС работает в тесном сотрудничестве с ведущими научно-исследовательскими институтами, конструкторскими бюро и испытательными центрами.

В плане совершенствования мер по повышению уровня безопасности, экологической чистоты и технического состояния судов вспомогательного флота, находящихся в составе служб обеспечения Военно-Морского Флота Российской Федерации Президентом РФ издано поручение о передаче части судов вспомогательного флота ВМФ под надзор Российского морского регистра судоходства. Согласно данному поручению, на первом этапе под надзор РМРС переходит свыше 120 судов валовой вместимостью от 600 до 12 000, построенных ранее под надзором РС.

Более чем за 92-летнюю историю Российский морской регистр судоходства завоевал заслуженный авторитет и международное признание. Сегодня присвоение судам класса РМРС является подтверждением того, что техническое состояние судна обеспечивает безопасность его эксплуатации и охрану морской среды от загрязнения. С 1969 г. РМРС является членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), Регистр имеет развитую сеть представительств и инспекций в России и за рубежом. Более 1200 высококвалифицированных специалистов решают весь

комплекс задач, относящихся к безопасности мореплавания, охране человеческой жизни на море и предотвращению загрязнения окружающей среды.

Деятельность РМРС опирается на глубокие, систематические научные исследования для чего сотрудничает с научно-исследовательскими институтами, проектно-конструкторскими бюро и высшими учебными заведениями. В настоящее время РМРС осуществляют разработку новых требований к ледоколам и судам ледового плавания на основе последних научных исследований. Работа выполняется с целью создания унифицированных требований Международной ассоциации классификационных обществ и Полярного кодекса Международной морской организации.

На 1 апреля 2001 г. Российским морским регистром судоходства было проведено 580 освидетельствований компаний и 1701 освидетельствование судов. Среди государств и иностранных Морских Администраций клиентами РМРС являются: Азербайджан, Антигуа и Барбуда, Барбадос, Белиз, Боливия, Вануату, Вьетнам, Гондурас, Грузия, Египет, Израиль, Казахстан, Камбоджа, Кипр, Куба, Латвия, Либерия, Литва, Мальта, Маршалловы Острова, Россия, Св. Винсент и Гренадины, Словакия, Туркменистан, Турция, Украина, Эстония, Экваториальная Гвинея.

Российский речной регистр

Целью деятельности Российского Речного Регистра (РРР) является техническая безопасность плавания судов, в соответствии с их назначением, охрана жизни и здоровья пассажиров и судовых экипажей, сохранность перевозимых на судах грузов, экологическая безопасность судов и техническая безопасность судоходных гидротехнических сооружений.

Для достижения поставленной цели Речной Регистр устанавливает технические требования путем разработки и издания Правил и других технических норм.

Основные виды деятельности:

1) классификация и технический надзор за судами внутреннего, а также построенных по его правилам смешанного (река–море) плавания, вне зависимости от их принадлежности и форм собственности;

2) классификация внутренних водных бассейнов по условиям плавания судов; установление условий морского плавания судов с его классом;

3) государственный надзор за технической безопасностью судоходных гидротехнических сооружений в части организации и обеспечения технического надзора;

4) сертификация продукции и услуг по заявкам юридических и физических лиц в соответствии с порядком, установленным законодательством Российской Федерации;

5) технический надзор за соблюдением действующих Правил и технических норм Российского речного регистра организациями и лицами, осуществляющими проектирование, постройку, переоборудование, модернизацию, ремонт и эксплуатацию судов, судовых устройств, механизмов и оборудования, судоходных гидротехнических сооружений, а также изготовляющими материалы и изделия для установки на суда и судоходные гидротехнические сооружения.

Российский речной регистр состоит из Главного управления и 14 региональных инспекций (Амурской, Верхне-Волжской, Восточно-Сибирской, Доно-Кубанской, Енисейской, Западно-Сибирской, Камской, Ленской, Московской, Нижне-Волжской, Обь-Иртышской, Северной, Северо-Западной и Средне-Волжской).

В состав инспекции РРР входят участки в пунктах строительства, ремонта, эксплуатации и отстоя флота, изготовления материалов и изделий. Выездами инспекторов речного регистра обеспечивается технический надзор

по всем речным бассейнам [1614].

В целях наиболее полного удовлетворения потребностей судовладельцев в классификационных услугах РРР имеет договоры о взаимном сотрудничестве и замещении с 23 классификационными обществами мира. Наиболее тесное взаимодействие РРР осуществляет с Российским морским регистром судоходства.

Российский речной регистр принимает активное участие в различных видах международной деятельности, направленной на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях. Представители Российского речного регистра принимают участие в работе Европейской Экономической комиссии ООН, Дунайской комиссии, ИМО и в других организациях и в разработке международных рекомендаций, направленных на повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях и гармонизации технических требований к судам.

Российский речной регистр является членом Международной Ассоциации органов технического надзора и классификации судов (ОТНК), созданной в 1961 г. на основе межправительственного соглашения и продолжившей свое существование на основе добровольного объединения организаций в 1998 г. В настоящее время членами Ассоциации являются Болгарский судовой регистр, Вьетнамский регистр, Кубинский регистр судов, Польский регистр судов, Российский речной регистр, Регистр судоходства Украины и Классификационное общество Зосон (КНДР). Целями Ассоциации являются сотрудничество в области классификации и сертификации судов, технического надзора за судами, повышение безопасности плавания судов и других плавучих сооружений, охрана окружающей среды, гармонизация и унификация требований к судам и другим объектам надзора.

ГЛАВА 33. ПОРЯДОК УРЕГУЛИРОВАНИЯ СПОРОВ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ

Третейское разбирательство существовало еще в Древней Руси. Тому свидетельствуют такие правовые памятники, как Договорные грамоты Князей, Уложение 1649 г., Положение о третейском суде 1831 г., которые заложили основополагающие принципы о добровольной подсудности, справедливости при принятии решений и окончательности решений третейского суда (т.е. без пересуда спора в государственном суде).

К началу XX столетия развитие третейского разбирательства споров формировалось при торговых (товарных) биржах, ассоциациях, торговых палатах путем создания арбитражных комиссий. Особенно это характерно для внешней торговли.

К 1911 г. был подготовлен проект Общего положения о торгово-промышленных палатах в России, который в п. 12 раздела «Предметы ведения палаты» предусматривал, что палаты разрешают в качестве третейского суда возникшие по торгово-промышленным делам споры, в случае состоявшегося об этом соглашения между сторонами с соблюдением всех особых к делу относящихся предписаний Закона. Уже тогда была сделана попытка законодательно закрепить порядок организации и дея-

[1614] Например, в Енисейской инспекции (по состоянию на 01.01.1999 г.) на учете и под техническим надзором находилось 2867 судов, 2608 судовых объектов (главных и вспомогательных паровых котлов, сосудов под давлением, грузоподъемных устройств, холодильных установок).

тельности постоянно действующих третейских судов при торгово-промышленных палатах.

В советский период правами постоянно действующего третейского суда обладали арбитражные комиссии при товарных и фондовых биржах (например, Арбитражная комиссия при Северно-Западной Областной Торговой палате в Ленинграде).

В 1930 и 1932 гг. постановлениями ЦИК и Совета Народных Комиссаров были созданы Морская арбитражная комиссия и Внешнеторговая арбитражная комиссия при Всесоюзно-Западной торговой палате. Арбитражные комиссии разрешали соответствующие споры в сфере торгового мореплавания, судоходства и из сделок внешней торговли.

7 июля 1993 г. в РФ принят закон № 5338-1 «О Международном коммерческом арбитраже», где указывается на то, что Россия исходит из признания полезности арбитража (третейского суда) как широко применяемого метода разрешения споров, возникающих в сфере международной торговли, и необходимости комплексного урегулирования международного коммерческого арбитража в законодательном порядке. Закон применяется к международному коммерческому арбитражу, если место арбитража находится на территории Российской Федерации. Вместе с тем, в ряд положений применяются и тогда, когда место арбитража находится за границей. В частности:

1) в случае предъявления иска арбитражное разбирательство может быть начато или продолжено и арбитражное решение вынесено, даже если стороны спорят о подсудности;

2) в случае обращение стороны в суд до или во время арбитражного разбирательства с просьбой о принятии мер по обеспечению иска и вынесение судом определения о принятии таких мер, такое решение не является несовместимыми с арбитражным соглашением;

3) арбитражное решение, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, признается обязательным и при подаче в компетентный суд письменного ходатайства приводится в исполнение;

4) сторона, основывающаяся на арбитражном решении или ходатайствующая о приведении его в исполнение, должна представить должным образом заверенное подлинное арбитражное решение или должным образом заверенную копию такового, а также подлинное арбитражное соглашение;

5) в признании или приведении в исполнение арбитражного решения, независимо от того, в какой стране оно было вынесено, может быть отказано лишь:

а) по просьбе стороны, против которой оно направлено, если эта сторона представит компетентному суду, в котором испрашивается признание или приведение в исполнение, доказательства того, что:

– одна из сторон в арбитражном соглашении была в какой-либо мере недееспособна;

– это соглашение недействительно по закону, которому стороны его подчинили, а при отсутствии такого указания – по закону страны, где решение было вынесено;

– сторона, против которой вынесено решение, не была должным образом уведомлена о назначении арбитра или об арбитражном разбирательстве или по другим причинам не могла представить свои объяснения;

– решение вынесено по спору, не предусмотренному арбитражным соглашением или не подпадающему под его условия, или содержит постановления по вопросам, выходящим за пределы арбитражного соглашения;

– решение еще не стало обязательным для сторон, или было отменено, или его исполнение было приостановлено судом страны, в которой или в соответствии с законом которой оно было вынесено; либо

2) если суд найдет, что:

– объект спора не может быть предметом арбитражного разбирательства по закону РФ;

– признание и приведение в исполнение этого арбитражного решения противоречат публичному порядку РФ.

Споры, которые вытекают из договорных и других гражданско-правовых отношений, возникающих из торгового мореплавания, независимо от того, являются сторонами таких отношений субъекты российского и иностранного либо только российского или только иностранного права, рассматриваются Морской Арбитражной Комиссией (МАК). В частности, МАК разрешает споры, вытекающие из отношений:

1) по фрахтованию судов, морской перевозке грузов, а также перевозке грузов в смешанном плавании (река–море);

2) по морской буксировке судов и иных плавучих объектов;

3) по морскому страхованию и перестрахованию;

4) связанных с куплей-продажей, залогом и ремонтом морских судов и иных плавучих объектов;

5) по лоцманской и ледовой проводке, агентскому и иному обслуживанию морских судов, а также судов внутреннего плавания, поскольку соответствующие операции связаны с плаванием таких судов по морским путям;

6) связанных с использованием судов для осуществления научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ;

7) по спасанию морских судов либо морским судном судна внутреннего плавания, а также по спасанию в морских водах судном внутреннего плавания другого судна внутреннего плавания;

8) связанных с подъемом затонувших в море судов и иного имущества;

9) связанных со столкновением морских судов, морского судна и судна внутреннего плавания, судов внутреннего плавания в морских водах, а также с причинением судном повреждений портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки и другим объектам;

10) связанных с причинением повреждений рыболовным сетям и другим орудиям лова, а также с иным причинением вреда при осуществлении морского рыбного промысла.

Морская арбитражная комиссия разрешает также споры, возникающие в связи с плаванием морских судов и судов внутреннего плавания по международным рекам, в случаях, указанных в настоящей статье, а равно споры, связанные с осуществлением судами внутреннего плавания загранперевозок.

Регламент МАК, порядок исчисления арбитражного сбора, ставки гонораров арбитров и других расходов утверждает Торгово-промышленная палата РФ.

Морская арбитражная комиссия принимает к рассмотрению споры при наличии соглашения между сторонами о передаче их на ее разрешение. Комиссия принимает к рассмотрению также споры, которые стороны обязаны передать на ее разрешение в силу международных договоров Российской Федерации.

По делам, подлежащим рассмотрению МАК, председатель Комиссии может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования и, в частности, вынести постановление о наложении ареста на находящиеся в российском порту судно или груз другой стороны.

Вопрос о компетенции МАК по конкретному делу решается составом арбитража, рассматривающим спор. При этом арбитражная оговорка, являющаяся частью договора, трактуется как соглашение, не зависящее от других условий договора. Решение МКА о том, что договор ничтожен, не влечет за собой в силу закона недействительность арбитражной оговорки.

Таблица 41.1

Цена иска	Арбитражный сбор
До 10 000	1400
От 10 001 до 50 000	1400 + 5,6% от суммы выше 10 000
От 50 001 до 100 000	3640 + 4,2% от суммы выше 50 000
От 100 001 до 200 000	5740 + 2,8% от суммы выше 100 000
От 200 001 до 500 000	8540 + 1,4% от суммы выше 200 000
От 500 001 до 1000 000	12 740 + 0,7% от суммы выше 500 000
От 1000 001 до 2000 000	16 240 + 0,42% от суммы выше 1000 000
От 2000.001 до 5000 000	20 440 + 0,3% от суммы выше 2000 000
От 5000 001 до 10.000 000	29 440 + 0,2% от суммы выше 5000 000
Свыше 10 000 000	39 440 + 0,1% от суммы выше 10 000 000

Председатель МАК может по просьбе стороны установить размер и форму обеспечения требования по делам, подлежащим рассмотрению в МАК. В арбитражные расходы и сборы включены: регистрационный сбор, арбитражный сбор, дополнительные расходы и издержки сторон [1615]. Регистрационный сбор уплачивается в размере 500 долларов США, а Арбитражный сбор исчисляется в долларах США в соответствии со следующей шкалой:

МАК состоит из 25 членов комиссии, назначаемых ТПП РФ, из числа которых стороны вправе избирать желательных им арбитров. При рассмотрении дел комиссия руководствуется Правилами производства.

Решения МАК исполняются сторонами добровольно. Решение Комиссии, не исполненное стороной добровольно, приводится в исполнение в соответствии с законом и международными договорами, включая Нью-Йоркскую конвенцию о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 г., участником которой является Россия.

Решения МАК могут быть оспорены в Московском городском суде только по процедурным основаниям (отсутствие арбитражного соглашения между сторонами, нарушение правил процедуры, не уведомление стороны о дате слушания дела и т.д.).

Кроме МАК, для рассмотрения споров, в том числе вытекающих из торгового мореплавания, могут создаваться третейские суды.

Статья 23 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации 1995 г. № 70-ФЗ (далее – АПК) допускает, что по соглашению сторон возникший или могущий возникнуть спор, вытекающий из гражданских правоотношений и подведомственный арбитражному суду, до принятия им решения может быть передан сторонами на рассмотрение третейского суда.

В соответствии с Постановлением Верховного Совета Российской Федерации от 24 июня 1992 г. № 3115-1 было утверждено Временное положение о третейском суде

[1615] Регистрационный сбор уплачивается при подаче в МАК искового заявления или ходатайства об обеспечении требования, для покрытия расходов, возникающих до начала арбитражного разбирательства. Арбитражный сбор взимается по каждому поданному для разбирательства в МКА иску, для покрытия общих расходов, связанных с деятельностью МКА (в частности, гонораров арбитров, докладчиков, вознаграждения секретариата, расходов по организации арбитражного разбирательства и т.п.). Дополнительные расходы – это особые издержки, которые МКА несет в связи с разбирательством конкретного дела (в частности, издержки на проведение экспертизы и письменные переводы, вознаграждение экспертам, переводчикам, возмещение расходов свидетелей, командировочные расходы и др.). Издержки сторон – это те, которые несут стороны в связи с защитой своих интересов при разбирательстве спора в МКА, помимо иных расходов.

для разрешения экономических споров[1616]. Положение применяется при передаче на разрешение третейских судов экономических споров, подведомственных арбитражным судам в соответствии с Законом РФ «Об арбитражном суде» и Арбитражным процессуальным кодексом РФ, межгосударственными соглашениями и международными договорами. Положение не применяется, когда хотя бы одна из сторон находится на территории другого государства, либо является предприятием, организацией с иностранными инвестициями (если иное не установлено соглашением сторон).

Постоянно действующие третейские суды (органы, которым по соглашению сторон поручена организация третейского разбирательства конкретного спора) могут создаваться торговыми палатами, иными органами, биржами, объединениями, а также предприятиями, учреждениями и организациями, которые информируют арбитражный суд республики в составе РФ, края, области, города, автономной области, автономного округа, на территории которых расположен постоянно действующий третейский суд, о его создании и составе.

Порядок организации, деятельности и разрешения споров для постоянно действующих третейских судов определяется положениями, уставами, регламентами и другими документами, устанавливающими процедуру рассмотрения споров третейским судом предприятия, учреждения или организации, создавших постоянно действующий третейский суд.

Третейское разбирательство, несомненно, имеет ряд преимуществ, которые делают его весьма привлекательным для спорящих сторон. В частности:

при обращении в третейский суд и истец, и ответчик избирают судью по своему усмотрению;

истец уплачивает третейский сбор, размер которого значительно ниже государственной пошлины, взимаемой при обращении в арбитражный суд;

третейская форма разбирательства имеет укороченные сроки и упрощенную процедуру;

решение третейского суда, по общему правилу, подлежит немедленному исполнению (действующее законодательство не предусматривает возможность обжалования решения третейского суда).

Решение третейского суда исполняется добровольно. Порядок и срок исполнения решения устанавливается в решении. В случае неисполнения решения третейского суда в добровольном порядке существует возможность получения в арбитражном суде исполнительного листа на принудительное исполнение этого решения, за что взимается государственная пошлина – пятикратный размер минимального размера оплаты труда [1617].

[1616] В редакции 16.11.1997 г.

[1617] Срок рассмотрения заявления в арбитражном суде в этом случае не может превышать 1 месяца.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Океан всегда был для всех государств привлекательным объектом культурной и хозяйственной деятельности, значение которого неуклонно возрастает пропорционально расширению технической способности человека извлекать из него выгоду. Данное обстоятельство порождает противоречие, заключающееся в желании одних государств иметь наиболее благоприятный доступ к океанским ресурсам и стремлении других обеспечить справедливый, с точки зрения международного сообщества, режим эксплуатации его запасов. При всем значении для последнего обстоятельства международно-правового нормативного массива его никогда не будет достаточно для решения всех вопросов морепользования, однако задача урегулирования интересов и достижение компромисса в эксплуатации океанских ресурсов представляется вполне посильной.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., являющаяся, по мнению многих государств, политиков и ученых «конституцией Мирового океана», представляет собой достаточно эффективную нормативную систему, позволяющую безопасно и рачительно эксплуатировать морские ресурсы. Пытаясь сбалансировать межгосударственные интересы морепользования, Конвенция подчиняет юрисдикцию прибрежных государств ряду ограничений, целью которых является поддержание баланса интересов морских государств на всем пространстве мирового океана независимо от географических обстоятельств. В целом, можно констатировать, что на протяжении без малого четверти века после подписания, Конвенция свое основное предназначение – правовое регулирование основных видов деятельности человека в океане - успешно выполняет; многих конфликтов удалось избежать, а многие проблемы разрешить. Вместе с тем, реальные отношения, складывающиеся по поводу использования морских пространств, богаче, разнообразнее и динамичнее существующей международно-правовой нормативной модели. После принятия Конвенции принято значительное количество международных правовых актов, существенно дополняющих специализированными правовыми нормами правовой режим использования океана.

Обеспечение соблюдения интересов РФ в Мировом океане не раз заявлялась руководством страны в качестве приоритетной задачи внешнеполитической деятельности Российского государства. В утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 г. «Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года» освоение пространств и ресурсов Мирового океана характеризуется как одно из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии.

Как бы эффективно Россия не осуществляла деятельность по освоению морских ресурсов и охране своих интересов с морских направлений, она обречена на корпоративное лидерство в создании и поддержании такого правового режима морепользования, который бы обеспечивал справедливый доступ к морским ресурсам, безопасное судоходство и рыбопромысловую деятельность, добыче минеральных запасов с морского дна и адекватную экологическую защиту. Три основных фактора говорят в пользу данного утверждения: географический, энергетический и военный. Морская граница РФ одна из наиболее протяженных (свыше 38 тыс. километров); морем ежегодно перевозится около примерно 35 млн тонн грузов, что без учета торговли со странами СНГ составляет 60 % от всего внешнеторгового грузооборота России.[1618] Структура ресурсов ископаемых энергоносителей и величина их запасов оказывают непосредст-

[1618] С. В. Лавров "Приоритеты внешней политики России на морском направлении" . "Внешнеэкономические связи" № 4 2005 г.

венное влияние на экономический потенциал страны. Россия располагает значительными ресурсами углеводородов (прогнозные ресурсы нефти оцениваются в 44 млрд. т, газа – 127 трлн.куб.м.) и территориальная структура прогнозных ресурсов по нефти и газу имеют устойчивый морской вектор и если в прогнозных ресурсах нефти пока доминирует суша (примерно ¾), то по газу ресурсы распределены примерно поровну между сушей и шельфом и морское направление становится все более актуальным. [1619]

Проблемы разграничения морских пространств с соседними странами, обеспечение отвечающего национальным интересам режима безопасного судоходства, ответственного рыболовства и научно-исследовательской деятельности в Мировом океане, в сочетании с мерами по защите морской среды, борьбе с терроризмом, пресечению незаконной транспортировки по морю наркотиков, оружия массового уничтожения, а также отстаивание интересов России в деятельности органов системы Конвенции ООН по морскому праву и других компетентных международных организаций, также должно оставаться в числе приоритетов российской внешнеполитической деятельности на морском направлении.

Основой реализации российской морской политики должна являться постоянно развивающаяся нормативно-правовая база. Её совершенствование должно идти по пути урегулирования законами прямого действия разных сторон морепользования, дальнейшего формирования законодательства, обеспечивающего стабильность, полноту и непротиворечивость национального нормативно-правового поля международным правовым нормам.

[1619] Уже сейчас , ежегодно на российском континентальном шельфе добывается около 1,5 млн тонн нефти. В перспективе ее доля в общем объеме нефтедобычи увеличится до 20 %, а по газу этот показатель составит 45 %. (См.: С. В. Лавров "Приоритеты внешней политики России на морском направлении" . "Внешнеэкономические связи" № 4 2005 г.).

ЛИТЕРАТУРА

1. Мировой океан и морское право. Доклад Генерального секретаря ООН на пятьдесят шестой сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (A/56/589), March 2001 01-28060 (R).

2. Коломбос Д. Международное морское право. Пер. с англ. М.: Прогресс, 1975.

3. Всемирная история. В 24-х т. Минск: Современный литератор, 1999.

4. Encyclopedia of public International law. Vol. 7. 1984.

5. Shaw M.N. International law. Grotius Publications. Cambridge UP. 1991.

6. Lewis M. The Navy of Britain. A historical portrait. London, 1948.

7. Our Navy for a thousand years, by captain S.Cardley Wilmot, RN, London, 1899.

8. Перельс Ф. Современное морское международное право. Ч. 1. «Состояние мира». СПб.: Тип. Морского Министерства в главном адмиралтействе, 1884.

9. Коровин Е.А. История международного права. Вып. 1. М., 1946.

10. История развития, происхождения и изменения морского международного права. Сочинение Отфейля. 2-е изд. СПб., 1887.

11. Дигесты Юстиниана. Отв. ред. Е.А. Скрипилев. М.: Наука, 1984, с. 167.

12. Баскин Ю.Я., Фельдман Д.И. История международного права. М.: Международные отношения, 1990, с. 61.

13. Ф. Мартенс. О праве частной собственности во время войны. СПб., 1869.

14. Конвенция ООН по морскому праву с предметным указателем и заключительным актом Третьей Конференции ООН по морскому праву, ООН, Нью-Йорк, 1984.

15. Овчинников И. Территориальное море. Морской сборник, т. 1. СПб., 1899.

16. См.: Решения арбитражного трибунала, 1910 г., а также «Советское государство и право», 1952 г., № 8.

17. Kluber I.F., Europaisches V. (1 Ausgabe 1919).

18. Oppenheim H.B. System des Volkesrechis 2. Ausg. Stuttgart und Leipsing, 1866.

19. Gessner L., Le droit des nentres sur Mer. 2'ed. Berlin, 1876.

20. Николаев А.Н. Проблема территориальных вод в международном праве. М.: Госюриздат, 1954.

21. Fauchille P. Traite de droit international Public, t. 1, p. 2, 1925, p. 173.

22. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание третье. т. XXIX, 1909. Отделение I. СПб., 1912.

23. К середине 2000 г. около 100 государств объявили об установлении прямых исходных линий. 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.

24. The Law of the Sea. Baselines: National Legislation with illustrative Maps, United Nations, New York, 1989.

25. Некоторую часть такого побережья Норвегия и Дания охватили системой прямых исходных линий. Российские исходные линии (установленные еще советским законодательством) также учитывали подобные участки побережья в арктических районах у побережья Новой Земли, у Новосибирских островов, у архипелага Земля Франца-Иосифа и в районах замерзающих северных морей: Восточно-Сибирского, Карского, Лаптевых и Чукотского.

26. Например, согласно российской гидрографической терминологии, к таким участкам побережья могут быть отнесены такие ледяные образования, как «подошва припая», «стамуха» и «заберег».

27. 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».

28. Summaries of Judgments, Advisory opinions and orders of the International Court of Justice, 1948-1991, United Nations, New York, 1992.

29. Memorandum for Brent Scowsroft the White House. March 23, 1992, U.S. Department of State.

30. Операции ВМС США по поддержке указанных протестов проводились по отношению к 12 государствам (Бирма, Камбоджа, Колумбия, Куба, Доминиканская Республика, Эквадор, Эфиопия, Гвинея, Гаити, Мавритания, СССР, Вьетнам).

31. Границы в морях, № 106 от 31 августа 1987 г. Разработка стандартных принципов оценки прямых исходных линий. Государственный Департамент Соединенных Штатов. Бюро океанов и международных проблем окружающей среды и науки, 1987.

32. Provisions of the UN Convention on the Law of the Sea, Office for Ocean Affairs and the Law of the Sea UN, New York, 1989, p. 1.

33. Более подробно по указанной терминологии см.: Hydrographic Dictionary Part I. S.P.32, FHB, part I. Glossary и справочник: A manual on tecnical aspects of the UN Convention on the, 1982; Special publication No. 51, 2nd Edition, Preparwed by a working Group of the fnt. hydrographic Organization, Published by the fnt. Hydrographic Burean, 1989.

34. Кроме того, в последние годы сложилось правило предоставлять Генеральному секретарю ООН официально изданные карты, которые затем переиздаются ООН с присвоением собственной нумерации.

35. Термин «непосредственная близость» впервые был закреплен в тексте Женевской конвенцию 1958 г. «О территориальном море и прилежащей зоне» и используется в тексте Конвенции ООН 1982 г.

36. От 11–14 морских миль (Судан, Португалия) до 40–58 морских миль (Австралия, Куба).

37. 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°.

38. Например, геоморфологии известны такие образования, как островок, скала, камень, риф, кекур и другие.

39. Прежде всего, это связано с тем, что правовой статус таких образований существенно отличается от статуса «острова». Например, согласно Статье 121 Конвенции ООН 1982 г., скалы не имеют ни исключительной экономической зоны, ни континентального шельфа.

40. Буше Л.Ж. Режим заливов в международном праве, Leiden-1963, ЦВМБ, Центральное научно-переводное бюро ВМФ, Перевод 971. Л., 1966.

41. S.Wh. Boggs, Delimitation of the territorial sea, «The American journal of international law», 1930, No. 3.

42. A manual on technical aspects of the United Nations Convention of The Law of the Sea, 1982. Special Publication No. 51, 2nd Edition Prepared by a Working Group of the International Hydrographic Organisation, Published by the International Hydrographic Burean, 1989.

43. Клименко Б.М. Мирное решение территориальных споров. М.: Международные отношения, 1982.

44. Hyde C. Maps as Evidence in international Boundary Disputes. - American Journal of International Law. Vol. 22, 1928, p. 891.

45. Case concerning delimitation of the maritime bouhdary in the Gulf of Main Area, Volume III, Netherlands.

46. Summaries of Judgments, Advisory opinions and orders of the International Court of Justice, 1948–1991, United Nations, New York, 1992.

47. Приложение II.

A. Стандартное водоизмещение.

1. Стандартным водоизмещением надводного корабля является водоизмещение законченного корабля, с его полным комплектом экипажа, его машинами и котлами, готового к выходу в море, имеющего все свое вооружение и все свои боевые припасы, свое снаряжение, оборудование, припасы, пресную воду для экипажа, различное снабжение, инструменты и запасные части всякого рода, которые он должен иметь с собой в военное время, но без топлива и без запасной воды для питания машин и котлов.

2. Стандартным водоизмещением подводной лодки являются надводное водоизмещение законченного корабля (не включая воду вне прочного корпуса), с его полным комплектом экипажа, его машинами, готового к выходу в море, имеющего все свое вооружение и все свои боевые припасы, свое снаряжение, оборудование, припасы для экипажа, различные инструменты и запасные части всякого рода, которые он должен иметь с собой в военное время, но без топлива, смазочного масла, пресной воды или балластной воды всякого рода.

3. Слово «тонна» во всех случаях, когда не употреблено слово «метрическая тонна», означает тонну в 1016 кг (2240 ф.).

B. Классы.

1. Линейными кораблями являются надводные военные корабли, относящиеся к одному из следующих подклассов:

а) надводные военные корабли, иные чем авианосцы, вспомогательные корабли или линейные корабли подкласса «b», стандартное водоизмещение которых выше 10 000 тонн (10 160 метрических тонн) или которые имеют орудия калибра выше 203 миллиметров (8 дюймов);

б) надводные военные корабли, иные чем авианосцы, стандартное водоизмещение которых не выше 8000 тонн (8128 метрических тонн) и которые имеют орудия калибра выше 203 миллиметров (8 дюймов).

2. Авианосцами являются надводные военные корабли, которые, какое бы ни было их водоизмещение, предназначены или устроены преимущественно для перевозки и ввода в действие на море воздушных судов. Если военный корабль не был предназначен или устроен преимущественно для перевозки и ввода в действие на море воздушных судов, то устройство на этом корабле палубы для спуска или взлета не будет иметь последствием включение его (корабля) в класс авианосцев.

Класс авианосцев подразделяется на два подкласса, а именно:

а) корабли, имеющие палубу, дающую воздушным судам возможность взлетать с нее или спускаться на нее;

б) корабли, не имеющие палубы, описанной выше в пункте «а».

3. Легкими надводными кораблями являются военные надводные корабли, иные чем авианосцы, небольшие боевые суда или вспомогательные корабли, стандартное водоизмещение которых выше 100 тонн (102 метрических тонны) и не превышает 10

000 тонн (10 160 метрических тонн) и которые не имеют орудий калибра выше 203 миллиметров (8 дюймов).

Класс легких надводных кораблей подразделяется на три подкласса, а именно:

а) корабли, которые имеют орудия калибра выше 155 миллиметров (6,1 дюймов);

б) корабли, которые не имеют орудий калибра выше 155 миллиметров (6,1 дюймов) и стандартное водоизмещение которых выше 3000 тонн (3048 метрических тонн);

в) корабли, которые не имеют орудий калибра выше 155 миллиметров (6,1 дюймов) и стандартное водоизмещение которых не выше 3000 тонн (3048 метрических тонн).

4. Подводными лодками являются все корабли, предназначенные для плавания под поверхностью моря.

5. Малыми боевыми судами являются надводные военные корабли, иные чем вспомогательные корабли, стандартное водоизмещение которых выше 100 тонн (102 метрические тонны) и не превышает 2000 тонн (2032 метрические тонны) и которые не отвечают ни одной из следующих особенностей:

а) иметь на вооружении орудия калибра выше 155 миллиметров (6,1 дюймов);

б) быть предназначенными или оборудованными для выбрасывания торпед;

в) быть предназначенными для достижения скорости хода, превышающей 20 узлов.

6. Вспомогательными кораблями являются надводные корабли, входящие в состав военного флота, стандартное водоизмещение которых выше 100 тонн (102 метрические тонны), которые обычно используются для нужд флота или для перевозки войск или для всякого иного предназначения, чем боевые суда, которые не построены специально для того, чтобы быть боевыми судами и которые не отвечают ни одной из следующих особенностей:

а) иметь на вооружении орудия калибра выше 155 миллиметров (6,1 дюймов);

б) иметь на вооружении более восьми орудий калибра выше 76 миллиметров (3 дюйма);

в) быть предназначенными или оборудованными для выбрасывания торпед;

г) быть предназначенными для защиты броневыми плитами;

д) быть предназначенными для достижения скорости хода, превышающей 28 узлов;

е) быть предназначенными или устроенными главным образом для ввода в действие на море воздушных судов;

ж) иметь на оборудовании более двух аппаратов для пуска воздушных судов.

С. Корабли устарелые.

Корабли следующих классов и подклассов будут рассматриваться как «устарелые», если со времени их окончания истекло указанное ниже количество лет:

а) для линейного корабля – 26 лет;

б) для авианосца – 20 лет;

в) для легкого надводного корабля подклассов «a» и «b»:

– если киль его был заложен до 1 января 1920 года – 16 лет;

– если киль его был заложен после 31 декабря 1919 года – 20 лет;

г) для легкого надводного корабля подкласса «c» – 16 лет;

д) для подводной лодки – 13 лет.

48. Иллюстрированный энциклопедический словарь «БРЭ». М., 2000.

49. Молодцов С.В. Международное морское право. М.: Международные отношения, 1987.

50. Меморандум МИД России «О судоходстве в Черноморских проливах». Москва, 30 июня 1994 г. Дипломатический Вестник, 1994, август, № 15-16, с. 24.

51. Ritt O. «Histoire de l'Isthme de Suez» (П., 1869).

52. Lesseps F. «Percement de l'Isthme de Suez. Expose et documents officiels» (П., 1855-1856).

53. Lesseps F. «Lettres, journal et documents a l'historie du canal de Suez» (П., 1875-1881).

54. Гозенпуд А. Оперный словарь. М.-Л.: Музыка, 1965.

55. Fournier de Flaix. «L'independance de l'Egypte et le regime international du canal de Suez» Par., 1889.

56. Из выступления заместителя директора Департамента по вопросам морского судоходства и навигации МИД Турции А. Бунгуоглу на международной конференции, проведенной в Москве в феврале 1996 г. Международная жизнь, 1996, № 5.

57. World Maritime News. 09.06.1998.

58. Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74. СПб.: ЦНИИМФ, 1993.

59. Большая советская энциклопедия. М.: Советская Энциклопедия, 1972, т. 10, с. 353.

60. Арцибасов И.Н. М.: Международное право, 1980.

61. Гюль К.К. Из истории географических исследований Каспийского моря // Известия АН Азерб. ССР. Серия геол.-геогр. наук. 1960. № 2. С. 90-91.

62. Персы называли Каспий «Даря-е Комаль», т.е. Северное море. При этом имелось в виду то, что оно расположено на севере страны, а Персидский залив, соответственно, называли Южным морем.

63. Коломбос Д. Международное морское право. М.: Прогресс, 1975.

64. Mohammad Reza Djalili. Mer Caspienne: perspectives iraniennes // Cahiers d'etutes sur la Mediterranee orientale et le monde turco-iranien. № 23. 1997.

65. Маковский А.А., Радченко Б.М. Каспийская Краснознаменная. М., 1982, с. 4.

66. Sardari R. Un chapitre de l'histoire diplomatique de l'Iran. These... P., Maurice Laverque inprimfur, 1941, p. 32.

67. Мамедов Р.Ф. Правовое регулирование советско-иранских отношений в области рыболовства в Каспийском море // Международно-правовые формы сотрудничества социалистических и развивающихся стран. Азербайджанский Госуниверситет. Баку, 1987.

68. Подробнее см.: Лысинов В.П. Персидский поход Петра I в 1722-1723 гг. М., 1951.

69. Дипломатический словарь. В 3-х т. Т. II. М., 1985, с. 483.

70. Подробнее см.: Советско-иранские отношения в договорах, конвенциях и соглашениях // Составители С.И. Сычев, В.К. Волков. М., 1946.

71. Кудрявцев А.А. Древний Дербент. М., 1982, с. 6.

72. Документы внешней политики СССР. Т. III. М., 1959.

73. Туманович Н.А. Европейские державы в Персидском заливе в 16-19 вв. М., 1982.

74. Ali Geranmayeh . The Caspian Sea in Iranian History and Politics // Central Asian Quarterly Labyrinth. Vol. 2. № 3. 1995. P. 39.

75. Подробнее см.: Сборник договоров России с другими государствами 1856-1917. М., 1952, с. 386-389.

76. Romain Yakemtchouk. Les Hydrocarbures de la Caspienne. La competition des puistrale. Bruxelles, 1999.

77. Парвизпур Б.Х. Великий Октябрь и суверенитет Ирана. Тбилиси, 1984.

78. Аскеров Э.И. Принципы мира, дружбы и сотрудничества СССР с народами стран Востока (Турция, Иран, Афганистан). М., 1969.

79. Мартенс Ф.Ф. Современное международное право цивилизованных народов, т. I. Изд. 5-е. СПб., 1904.

80. Камаровский Л.А., Ульяницкий В.А. Международное право. М., 1908.

81. Громыко А.А. Новая «великая игра» / Каспий стал средоточием геополитических интересов государств региона. Независимая Газета, № 152 (1723), 20 августа 1998г.

82. Николаев А.Н. Проблемы территориальных вод в международном праве. М., 1954, с. 194-195.

83.Уусталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных и внутренних морских вод // Автореф. ... докт. юрид. наук. М., 1961.

84. Питтенджер К. Делимитация границ по Каспийскому морю: обсуждение юридического контекста // Доклад на международной научно-практической конференции «Правовой статус Каспийского моря, проблемы и перспективы сотрудничества прикаспийских государств» (стенографический отчет). Алматы, 15-16 мая 1995 г.

85. Салимгерей А. Международно-правовые проблемы становления суверенитета Казахстана в регионе Каспийского моря. КазГЮА. Право и государство. № 3. 2000.

86. Военно-морской международно-правовой справочник // Сост. В.А. Белли. Кн. 2. М.-Л., 1940, с. 75.

87. Иванащенко Л.А. Международно-правовой режим закрытых морей / Военно-морской международно-правовой справочник. М., 1966, с. 130.

88. Бойцов Ф.С., Иванов Г.Г., Маковский А.Л. Морское право. М., 1985, с. 46.

89. Шестопалов В.Я. Персидский залив: проблема континентального шельфа. М., 1982.

90. Молодцов С.В. Международное морское право. М., 1987, с. 187-188.

91. Горшков Г.С., Мелков Г.М. Военное мореплавание и стратегическое равновесие: международно-правовые аспекты. М., 1986, с. 65.

92. Барсегов Ю.Г. Каспий в международном праве и мировой политике. М., 1998.

93. Brown D.J. Public International law. L., 1970. P. 97.

94. Советское морское право / Под ред. В.Ф. Мещеры. М., 1980.

95. Butler W.E. The law of Soviet Territorial Waters. A case stude of maritime legislation and practice. N.Y. – W. – L., 1968.

96. Pondaven Ph. Les lacs frontiere. P., 1971.

97. Оппенгейм Л. Международное право, т. I, полутом 2. М.: Иностранная литература, 1949.

98. Caspian Sea Region Legal IssuesUnited States. US Energy Information Administration. June 2000.

99. Проект Республики Казахстан, представленный на рассмотрение прикаспийских государств 10 июля 1994 г. //Департамент договорно-правового управления МИД РК. Алматы, 1994, с. 1-5.

100. Уусталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных вод. Тарту, 1958.

101 Harting F.D. Les conceptions sovietiques de droit de la mer. P., 1960.

102. Financial Times. July 7. 1998.

103. Дьяченко С.Б. Проблема правового статуса Каспийского моря // Московский журнал международного права. 1995. № 3, с. 76.

104. Мамедов Р.Ф. Международно-правовой статус Каспийского моря как пограничного озера // Московский журнал международного права. № 1. 1999.

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

106. Василенко В.А. Ответственность государства за международные правонарушения. Киев, 1976.

107. Малинин С.А. Правовые и экономические проблемы регулирования международного судоходства. М., 1984, с. 150-153.]

108. Моджорян Л.А. Терроризм на море. М.: Международные отношения, 1991, с. 124.

109. Лазарев М.И. Правовое положение морских научно-исследовательских судов. В кн.: Современное международное морское право. М., 1978, с. 17.

110. Скакунов Э.И. Самооборона в международном праве. М.: Международные отношения, 1973, с. 92-94.

111. Арцибасов И.Н. Международное право. М., 1980.

112. Скаридов А.С. Международно-правовые проблемы морской безопасности. СПб.: ВМА им. Н.Г. Кузнецова, 1997.

113. Тарханов И.Е., Михалев В.Н. Международное морское право. Л.: ВМА им. Н.Г. Кузнецова, 1978.

114. Roach J.A. and Smith R.W. International Law Studies / Excessive Maritime Claims 1994 Naval War College, Newport RI, v. 66.

115. Зябкин А.И. Правовое положение морских научно-исследовательских судов. В кн.: Международно-правовые основы научных исследований Мирового океана. Л.: ВМА им. Н.Г. Кузнецова, 1986, с. 32-44.

116. Колодкин А.Л. Прилежащая зона. В кн.: Международное право. М., 1982.

117. Молодцов С.В. Международное морское право М.: Международные отношения, 1987.

118. Мелков Г.М. Право мирного прохода через территориальные воды. Актуальные вопросы теории международного права. М., 1985, с.44-60.

119. Сидорченко В.Ф. Правовой статус спасательных судов и грузов на море. Вопросы правового регулирования мореплавания и промысла, 1974. Вып. 4, с. 23-42.

120. Myron Nordquist UN Convention on the Law of the sea 1982. A Commentary. Martinus N. Publishers. The Netherlands, 1993.

121. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. III, кн. 2. Л.: МО СССР ГУНиО, 1989.

122. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. IV, кн. 3, 1993, с. 66-67, 86.

123. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1992.

124. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. IV, кн. 2. Л.: ГУНиО МО СССР, 1993.

125. Материалы российско-американской конференции по морскому праву. Июнь 1998 г. Институт международных правовых исследований МО США. Ньюпорт RI, 1998.

126. 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 No. 3, November 1999.

127. Denmark Executive Order No. 242 of 21 April 1999 concerning the Delimitation of Denmark's Territorial Sea.

128. 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.

129. 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.

130. Деловой Петербург № 29(905), 20 февраля 2001 г.

131. Военно-Морской международно-правовой справочник. Под ред. А.С. Бахова. М.: Воениздат, 1956.

132. Treaty for the Redemption of the Sound Dues between Austria, Belgium, France, Great Britain, Hanover, the Hansa Towns, Mecklenburg-Schwerm, the Netherlands, Oldenburg, Prussia, Russia, Sweden-Norway and Denmark of 14 March 1857 Consolidated Treaty Series. Vol. 116, p. 357.

133. 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.

134. Memorial of the Government of the Republic of Finland (December 1991) in the Case concerning the Passage through the Great Belt (Finland v. Denmark).

135. Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. I. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.

136. 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.

137. 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.

138. 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/ May 25, 2000.

139. 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.

140. Law of the Sea Bulletin. No. 32, p. 11.

141. 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, at pp. 24-25.

142. Limits in the seas #36, National claims to Maritime Jurisdictions. 8th Revision, May 25, 2000.

143. Nordquist M.H. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982; A Commentary. Vol. II. Martinus Nijhoff, Dordrecht, 1993, p. 314.

144. Мовчан А.П. Кодификация и прогрессивное развитие международного права. М.: Юридическая литература, 1972.

145. Лазарев М.И. Международно-правовая терминология и влияние на нее Октябрьской революции / В кн.: Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1968.

146. Перетерский И.С. Вопросы воздушного права. М.-Л.: Госиздат, 1990.

145. Евтиев В.И. Проблемы многоязычия в праве международных договоров. В кн.: Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1977.

146. Смыслова Н.Н. К вопросу о правовом содержании понятия «воздушное судно». В кн.: Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1980.

147. Игнатенко Г.В. Международное право и социальный прогресс. М.: Международные отношения, 1975.

148. Общие положения об установлении путей движения судов. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.

149. International Maritime Organization, ASSEMBLY, XVI I session, Resolutions and other decisions. London, 1992.

150. Консолидированный текст Конвенции СОЛАС-74. СПб.: ЦНИИМФ, 1993.

151. Сборник резолюций ИМО, касающихся Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). СПб.: ЦНИИМФ, 1993.

152. Руководство по службе НАВТЕКС. Л.: ГУНиО МО СССР, 1990.

153. Глоссарий терминов, относящихся к электронной навигационной информационной системе (ЭНИС). Специальная публикация СП-52. Приложение 3. Монако: Издание Международного гидрографического бюро, 1993.

154. Всемирная служба навигационных предупреждений. Приложение I к Резолюции А.419(X1). Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.

155. «Буквопечатающая телеграфия» означает способ связи, использующий автоматическую телеграфную аппаратуру, которая отвечает соответствующим рекомендациям Международного консультативного комитета по радио МККР).

156. Эксплуатационные и технические характеристики системы даны в рекомендации МККР 540-1 (Эксплуатационные требования к судовому оборудованию узкополосного буквопечатания (НАВТЕКС) и предписываются на снованнии положений резолюции Ассамблеи А.525.

157. Cay-R. Boquist. «Effective 406-MHz ELT demonstrates the potential to save more lives» ICAO Journal. October 1992. Vol. 47, № 10, p. 12-14.

158. Глобальные спутниковые системы связи, оповещения, поиска и спасания на море. Л.: Транспорт, 1987.

159. В системе ИНМАРСАТ 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, и сейчас система работает на третьем поколении спутников, 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. Новые спутники позволяют не только значительно увеличить пропускную способность для всех действующих систем ИНМАРСАТ, но и использовать малогабаритные абонентские терминалы.

Начиная с 2004 г. осуществляются запуски спутников четвертого поколения. Это следующий шаг в эволюции средств связи ИНМАРСАТ. Новый терминал (ICO) позволит абонентам работать в сотовой радиосети, когда они находятся в пределах видимости сотовой системы связи, и пользоваться спутниковой связью вне зоны обслуживания сотовых систем. Эти дуальные сотово-спутниковые телефоны и будут работать через новое поколение спутников, размещенных на промежуточной круговой орбите. Развертывание системы ICO в составе 12 спутников, 12 наземных станций, сети

ICONET, центра управления системой, систем резервирования, развитой системы компаний, предоставляющих во всем мире услуги ICO осуществляется с 2001 г.

160. Комментарий к Гражданскому Кодексу Российской Федерации, части первой (постатейный). Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ. М., 1999.

161. Письмо Департамента речного транспорта Минтранса РФ от 9 июля 1993 г. № 53.

162. Водный Кодекс РФ.

163. Российская газета, 8 марта 2001 г.

164. Указ Президента РФ № 11 от 17 января 1997 г. «О федеральной целевой программе «Мировой океан».

165. Николаев А.Н. Проблема территориальных вод в международном праве. М.: Госюриздат, 1954.

166. Николаев А.Н. Территориальное море. М.: Международные отношения, 1969.

167. Raestad, La mer territoriale, 1913, p. 49.

168. Fauchille P. Traite de droit international Public, t. 1, p. 2, 1925, p. 173.

169. Перельс. Современное морское международное право, т. 1, &4, пер. с немецкого. СПб., 1884.

170. Полное собрание законов Российской Империи. Закон № 22206.

171. Овчинников И. Территориальное море. Морской сборник, СПб., 1899, т. 1.

172. Свод законов Российской Империи, т. VI, изд. 1892 г.

173. Полное собрание законов Российской Империи. Собр. 3-е. Т. XXIX, 1909, отдел I. СПб., 1912.

174. Полное собрание законов Российской империи. Собр. 3-е. Т. XXXI, 1911 г. Отдел I. СПб., 1914.

175. Николаев А.Н. Проблема территориальных вод в международном праве. М.: Госюриздат, 1954.

176. 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.

177. Филиппов Е.Л. Справочник гидрографа по терминологии. Л.: ГУНиО МО СССР, 1984.

178. Дипломатический словарь, т. I. М.: ОГИЗ, 1948.

179. Сборник законов СССР и Указов Президента Верховного Совета СССР, 1938-1975, т. 1. М., 1975.

180. Морское законодательство Российской Федерации, кн. 1. СПб.: ГУНиО МО РФ, 1994.

181. Мешера В.Ф. Советское морское право. М.: Транспорт, 1985.

182. Пузырев В.П. К истории российского морского права. Ежегодник морского права. М., 1997.

183. Свод законов СССР 1929 г. № 41, ст. 365.

184. Свод законов СССР 1930 г. № 58, ст. 615; 1931 г. № 8, ст. 87; 1933 г. № 53, ст. 310; 1934 г. № 24, ст. 184; 1935 г. № 1, ст. 6.

185. Егорьев В.В. Положение иностранных торговых судов в береговых водах и портах СССР. Морское право СССР. М.: Внешторгиздат, 1932, с. 1-3; 140.

186. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. М.: Транспорт, 1988.

187. Мешера В.Ф. Советское морское право. М.: Транспорт, 1985.

188. Юридический энциклопедический словарь. М.: Советская Энциклопедия, 1987.

189. Бюллетень международных договоров. 1994. № 1. С. 73-79. Бюллетень международных договоров. 2000. № 12. С. 67-68.

190. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLVI. М., 1993, с. 194-196. Бюллетень международных договоров. 1998. № 9. С. 45-46.

191. Сборник международных договоров СССР и Российской Федерации. Вып. XLVII. М., 1994. С. 122-126.

192. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991, с. 83-86. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLVI. М., 1993, с. 191-194.

193. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991, с. 92-95.

194. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLII. М., 1988, с. 79-83.

195. Treaty Series. Volume 1546. New York: United Nations, 1998, с. 185-231.

196. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVIII. М., 1974, с. 29-31.

197. Корабельный устав ВМФ.

198. Кодекс торгового мореплавания СССР КТМ-68.

199. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации. М.: изд-во «Ось-89», 1999.

200. Сборник международных договоров СССР. Вып. XLV. М., 1991, с. 89-92. См. также: Treaty Series. Vol. 1566. New York: United Nations, 1999, с. 310-317. Текст Приложений и Согласованных заявлений опубликован в издании: Treaty Series. Vol. 1566. New York: United Nations, 1999, с. 318-326.

201. Российская газета, № 75, 17 апреля 2001г.

202. Российская газета, № 49, 12 марта 2001 г., Собрание законодательства РФ, 12 марта 2001 г., № 11, ст. 999.

203. Российская газета, № 7-8, 13 января 2001 (Приложения 1 и 3 к Приказу, Приложение 1 к Порядку), Российская газета, № 14, 23 января 2001 г. (Приказ, Приложения 2, 4), Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 5, 29 января 2001 г.

204. Собрание законодательства РФ, 1 января 2001 г., № 1 (часть II), ст. 136, Российская газета, № 6, 12 января 2001 г.

205. Приказ ФПС РФ № 319, МВД РФ № 827, МИД РФ № 30613/гс, МНС РФ № БГ-3-11/325, МПР РФ № 172, Минфина РФ № 97н, Минэкономики РФ № 1, Госкомрыболовства РФ № 223, ГТК РФ № 785, ФСБ РФ № 465, ФСНП РФ № 278, ЦБ РФ № ОД-212 от 14.11.2000 г.

206. Собрание законодательства РФ. 31.01.2000 г. № 5. Ст. 534.

207. Собрание законодательства РФ. 24.01.2000 г. № 4. Ст. 396.

208. Собрание законодательства РФ. 18.10.1999 г. № 42. Ст. 5030.

209. Собрание законодательства РФ. № 2, 11.01.1999 г. Ст. 236.

210. Собрание законодательства РФ. № 2, 11.01.1999 г. Ст. 240.

211. Собрание законодательства РФ. 21.12.1998 г. № 51. Ст. 6266.

212. Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 21. Ст. 2384.

213. Собрание законодательства РФ. 21.12.1998 г. № 51. Ст. 6300.

214. Собрание законодательства РФ. 03.08.1998 г. № 31. Ст. 3833.

215. Собрание законодательства РФ. 20.02.1995 г. № 8. Ст. 601.

216. Собрание законодательства РФ. 19.12.1994 г. № 34. Ст. 3541.

217. Ведомости СНД и ВС РФ. 29.04.1993 г. № 17, Ст. 594.

218. Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVI. М., 1982, с. 319-358.

219. Регистр международных договоров и других соглашений в области окружающей среды, 1993 г. Найроби: Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде, 1993, с. 353-355.

220. Бюллетень международных договоров. 1999. № 12. С. 41-43.

221. Сборник международных соглашений Российской Федерации по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований, ч. 2. М., 1996, с. 57-91.

222. Собрание законодательства РФ, 03.10.1994 г., № 23, ст. 2576

223. Treaty Series. Vol. 1830. New York: United Nations, 1999. P. 80-84.

224. Сборник международных соглашений Российской Федерации по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований. М., 1995, с. 297-301.

225. Сборник международных соглашений Российской Федерации по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований. М., 1995, с. 307-311.

226. Treaty Series. Vol. 1719. New York: United Nations, 1999. P. 73-96.

227. Собрание постановлений Правительства СССР. 1977. № 14. Ст. 83.

228. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979, с. 174-176.

229. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXX. М., 1976, с. 236-241.

230. Сборник международных соглашений Российской Федерации по вопросам рыболовства и рыбохозяйственных исследований. М., 1995, с. 50-85.

231. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XX. М., 1961, с. 531-540.

232. Ведомости ВС СССР. 4 сентября 1985 г. № 36. Ст. 658.

233. Ведомости ВС СССР. 4 октября 1967 г. № 40. Ст. 525.

234. Собрание законодательства РФ. 19.06.2000 г. № 25. Ст. 2693.

235. Уголовный кодекс РФ. Научно-практический комментарий. М.: Юридическая литература, 1998.

236. Коммерсантъ. 28 сентября 2000 г.

237. Эл. #77-2062 от 11 ноября 1999 г. Хостинг-Телеком-Центр.

238. Российская газета. 20 февраля 2001 г.

239. Осакве К. Типология современного российского права на фоне правовой картины мира. Государство и право. 2001. № 4, с. 12-22.

240. UNEP/CBD/COP/5/23, с. 78-86.

241. Green and Paine, 1997.

242. Барциц И.Н. О правовом статусе российского арктического сектора // http://www.law-and-politics.com/paper.shtml?a=12_2000&o=476831.

243. Белов М.И. История открытия и освоения северного морского пути, т. 2. Перечень главных событий в области изучения и освоения севера России и северного морского пути с 60-х годов XIX века до 1917 года. Оцифровка и корректура: И.В. Капустин http://www.kapustin.boom.ru/journal/ioiosmp2.htm.

244. Лукашук И.И. Международное право. Общая часть. М.: «БЕК», 1999.

245. Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. М.: «БЕК», 1998.

246. III Конференция ООН по морскому праву. Официальные отчеты, т. II, ООН. Нью-Йорк, 1975.

247. III Конференция ООН по морскому праву. Официальные отчеты, т. III, ООН. Нью-Йорк, 1975.

248. Конституция РФ. М.: Юридическая литература, 1996.

249. Закон «О Государственной границе РФ». М.: Юридическая литература, 1995.

250. Таможенный кодекс Российской Федерации от 18 июня 1993 г. № 5221-1 (с изменениями от 19 июня, 27 декабря 1995 г., 21 июля, 16 ноября 1997 г.).

251. Кодекс торгового мореплавания РФ 1999 (КТМ-99). М.: «Ось-89», 1999.

252. Общие правила об установлении путей движения судов. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981.

253. Обязательные постановления морской администрации порта Санкт-Петербург. СПб., 1996.

254. Цитируется по: Петровский В.Ф. Доктрина национальной безопасности в «глобальной стратегии США». М., 1980, с. 323.

255.Вирджиния Гамба-Стоунхаус. Материальные и нематериальные аспекты будущих глобальных потребностей в области безопасности / В кн.: Разоружение, т. XIII, № 3. Нью-Йорк, 1990.

256. New Websters dictionary of the English language. USA, fourth reprint, 1988.

257. Скакунов Э.И. Международно-правовые гарантии безопасности государств. М.: Международные отношения, 1983, с. 10, 11.

258. Энциклопедический словарь / Под ред. проф. И.Е. Андреевского, т. 11-а. Ф.А. Брокгауза и И.Е. Эфрона. СПб., 1891.

259.Военно-морской словарь. М.: Воениздат, 1990.

260. Советская военная энциклопедия, т. I. М.: Воениздат, 1976.

261. Рыжий В.И. Проблема кодификации и развития международного воздушного права. М.: Наука, 1987, с. 160-172.

262. Зубков Б.В., Минаев Е.Р. Основы безопасности полетов. М.: Транспорт, 1987.

263. Воздушный транспорт, 20 марта 1990.

264. Дж. Соеджати Дживандоно. Интересы безопасности в Юго-Восточной Азии и районе Тихого океана: проблема с точки зрения АСЕАН. Разоружение, т. XIII, № 2, 1990, с. 131.

265. Вестник Всемирной кампании за разоружение, т. 8, № 3, июнь 1990.

266. Декрет Франции № 78-847 от 3 августа 1978 года о внесении изменений в декрет № 61-1547 от 26 декабря 1961 г. «О правовом режиме затонувшего в море имущества», вып. 77(327). М.: Морской транспорт, 1980.

267. Морской энциклопедический словарь, т. I. Под ред. В. Дмитриева. Л.: Судостроение, 1991.

268. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка, т. I. М.: Русский язык, 1978.

269. Морской энциклопедический справочник, т. I, II. Под ред. Н.Н. Исанина. Л.: Судостроение, 1986.

270. Summaries of Judgments, Advisory opinions and orders of the International Court of Justice, 1948–1991, United Nations, New York, 1992.

271. Hamlyn Encyclopedic World Dictionary. London, 1976.

272. Баратянц Н.Р. Проблемы экстерриториального действия правовых норм в международном частном праве. Международное частное право. М., 1994.

273. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. IV, кн. 3, 1993.

274. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. III, кн. 2. Л.: ГУНиО МО СССР, 1989.

275. Boggs S.Wh. Delimitation of the territorial sea, The American journal of international law, 1930, No. 3.

276. Song Yue People's Republic of China Law of the Sea views. Center for Oceans Law and Policy University of Virginia School of Law/ Annapolis, MD 1996, 307-320.

277. 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.

278. Границы в морях, № 106 от 31 августа 1987 г. Разработка стандартных принципов оценки прямых исходных линий. Государственный Департамент Соединенных Штатов. Бюро океанов и международных проблем окружающей среды и науки, 1987.

278. Hamlyn Encyclopedic World Dictionary. London, 1976.

279. Александрова Н.С. Современная практика и тенденции осуществления иностранной юрисдикции в отношении государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях. Морское право и международное сотрудничество. Сборник научных трудов. Под ред. А.Л. Колодкина. М.: В/О «Мортехинформреклама», 1990, с. 40-49.

280. Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables. Ocean Yearbook, The University of Chicago Press. Chicago and London, 1986. P. 642.

281. Тимошенко А. С. Международное сотрудничество по охране окружающей среды в системе ООН. М., 1981.

282. Всемирная история флота. М.: изд-во «Вече», 2001.

283. Convention on the protection of the under water cultural heritage. General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. Thirty-first session. Paris, November 2001.

284. Сборник договоров и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания. Л.: ГУНиО МО РФ, 1992.

285. МППСС-72.

286. К странам открытой регистрации относятся, прежде всего, Либерия и Панама, а также Багамские острова и Гондурас. Можно выделить следующие основные признаки, позволяющие отнести указанные страны к странам «удобного флага».

1) ***упрощенный порядок регистрации***. Например, согласно Статье 2 Морского кодекса Либерии 1948 г., право плавания под ее флагом предоставляется не только либерийским, но и иностранным гражданам. Позднее порядок регистрации судов был ужесточен. В частности, в Кодексе законов Либерии 1956 г. в разделе «Морское право» с поправками по состоянию на 1986 г. (см.: International Shipping Federation: Guide to International Shipping Registers. London, 1987. p. 123) содержится норма, согласно которой суда вместимостью свыше 1600 брутто рег. т могут быть зарегистрированы в Либерии лишь в том случае, если их собственниками являются ее граждане либо компании и корпорации, образованные и зарегистрированные в Либерии. Учредить же либерийскую компанию довольно просто, например, ее можно зарегистрировать в одной из контор, расположенных в штате Нью-Йорк или Виржинии (США), а также Цюрихе (Швейцария). Кроме того, закон не содержит требований об участии либерийских граждан в акционерном капитале таких судоходных компаний. Панамский закон № 63 предоставляет право иностранным компаниям и собственникам регистрировать свои суда под флагом этой страны (см.: International Shipping Federation: Guide to International Shipping Registers. London, 1987, p.125), а закон о национальной морской торговле Гондураса № 85 от 2 марта 1943 г. (см.: Laws concerning the nationality of ships. New York, 1955. p. 75) тоже не препятствует регистрации иностранных судов под его флагом. Закон о торговом судоходстве 1976 г. (с поправками 1982 г.) Багамских островов не содержит специальных требований относительно гражданства собственника или участия своих граждан в такой собственности. Суда, находящиеся в иностранной собственности, независимо от национальности или места регистрации, могут быть зарегистрированы здесь без каких-либо трудностей.

2) ***Отсутствие или минимизация требований к гражданству членов экипажа.*** Например, Законодательство Багамских островов вообще не содержит требований к гражданству экипажа регистрируемого судна; статья 266 Трудового кодекса Панамы 1972 г. требует, чтобы экипаж судна под панамским флагом имел не менее 10% лиц панамской национальности (или иностранцев, если они женаты на Панамских гражданках и имеют постоянное местожительство в Панаме), а законодательство Гондураса, под национальным флагом разрешает нанимать не более 50% иностранцев.

3) ***Минимизация требований к квалификации экипажа.*** Багамское законодательство требования к квалификации рядовых членов команды практически не содержит (кроме судового кока, который должен иметь соответствующее свидетельство, признаваемое властями Багамских Островов), что касается командного состава, то имеющееся требование, содержащееся в Положении о комплектовании командного состава судов под Багамским флагом (суда вместимостью свыше 1600 бр. рег. т, совершающие рейсы на расстояние более 500 миль, должны иметь капитана, первого, второго и третьего помощников капитана, а также механиков первого, второго и третьего классов, свидетельства о квалификации которых выданы министерством транспорта Багамских островов) может быть преодолено за счет получения Багамской лицензии, получаемой на основании имеющихся у них иностранных свидетельств о квалификации, признаваемых на Багамских островах. Либерийское законодательство в отношении комплектования экипажей судов, хотя и содержит более жесткие требования (например, капитан, главный механик и часть офицеров для обеспечения безопасной эксплуатации судна с двигателем мощностью свыше 375 кВт (500 л.с.) должны иметь надлежащее удостоверение), однако и они могут быть преодолены решением Комиссара по морским делам, определяющим минимальное число моряков, которые должны иметь соответствующую квалификацию и удостоверение.

От перечисленных стран «открытой регистрации», законодательство которых минимизирует реальную связь судна с государством регистрации, следует отличать страны, законодательство которых хотя и содержит нормы, позволяющие значительно снизить налоги, при осуществлении хозяйственной деятельности, но имеющие общепринятые (или близкие к ним) условия регистрации судов. Например, согласно кипрскому закону «О торговом судоходстве» 1963 г., судно может быть зарегистрировано на Кипре лишь в том случае, если более половины акций являются собственностью киприота либо корпорации, созданной и имеющей свою зарегистрированную контору в республике, или корпорации, инкорпорированной за границей, но контролируемой гражданами Кипра. Судовладельцы, зарегистрировавшие свои суда на Багамах, Гибралтаре, Антильских островах, хотя и получили налоговые льготы, вместе с тем, в том, что касается регистрации, обеспечения безопасности мореплавания, дипломирования командного состава экипажей судов и т.д., подчиняются английским и нидерландским законам. Регистры Бермудских и Каймановых островов, острова Мэн являются частью Британского регистра. На эти территории распространяется Закон о торговом судоходстве Великобритании 1894 г., согласно которому регистрации подлежат только суда, принадлежащие британским подданным либо юридическим лицам, проживающим на таких территориях или в любой части доминионов. Комплектование экипажей судов также осуществляется с соблюдением британского закона, согласно которому капитан, главный механик и старшие офицеры должны быть британскими подданными. Во внешних отношениях эти территории представлены властями Великобритании, несущими ответственность за соблюдение международных конвенций, участником которых она является. Аналогично обстоит дело с Регистром острова Кергелен. Суда, зарегистрированные на острове, плавают под французским флагом и должны принадлежать французским гражданам, которыми должен быть укомплектован и командный

состав, а экипаж может состоять до 75% иностранных моряков (на не островной территории французское законодательство предусматривает комплектование экипажей судов исключительно французскими гражданами).

287. Егтян Г.С. О понятии открытой регистрации судов в международном праве. ГОД УДК 347.791.38.

288. Практика включения положений об иммунитете государственных судов в национальные законодательства неоднозначна. Например, в соответствии с болгарским Законом о морских пространствах от 8 июля 1987 г. иностранные государственные суда, занятые на некоммерческой службе, освобождаются от как уголовной, так и гражданской юрисдикции в болгарских водах. Закон о морских зонах Мексики от 20 декабря 1985 г. указывает на то, что иностранные военные корабли и другие государственные суда, эксплуатируемые в некоммерческих целях, пользуются иммунитетом, «как подпадающие исключительно под юрисдикцию государства своего флага» (Статья 32). В Статье 17 Закона о сомалийском территориальном море и портах от 10 сентября 1972 г. записано, что правила об осуществлении уголовной и гражданской юрисдикции над иностранными судами в пределах территории Сомали «не распространяются на правительственные суда, обладающие иммунитетом, если они не занимаются коммерческой деятельностью».

Шведское законодательство правовой статус государственных судов практически уравнивает с военными кораблями, освобождая от каких-либо принудительных действий со стороны местных властей. А именно: «Иностранные военные и государственные суда пользуются иммунитетом. Поэтому в посещении и проверке такого судна, а также в проведении других мероприятий на судне может быть отказано. Если существуют подозрения в преступной или какой-либо другой недозволенной деятельности на судне, об этом следует сообщать дипломатическим путем» (см.: Сборник региональных соглашений и законодательных актов зарубежных государств по вопросам мореплавания, т. 1. Л.: ГУНиО МО СССР, 1981, с. 359). Или в другом документе мы находим: «Доступ на иностранное государственное судно, проведение на нем любых акций возможно только с согласия капитана судна». Согласия не требуется лишь в том случае, если судно «незаконно проникло на шведскую территорию и его нахождение представляет опасность» (см.: Постановления о действиях вооруженных сил Швеции в случае нарушения границ Швеции в мирное время и во время соблюдения нейтралитета от 17 июня 1982 г.).

289. Усенко Е.Т. Проблемы экстерриториального действия национального закона. Московский журнал международного права. № 2. 1996, с. 13-30.

290. Дипломатический словарь. Под ред. А. Громыко. Т. III, М.: Наука 1986.

291. Энциклопедический юридический словарь. Под ред. В. Крутских М.: ИНФРА-М, 1998.

292. New Webster's Dictionary. Surject Publications 7th edition 1988.

293. Hamlyn Encyclopedic World Dictionary. London, 1976.

294. The Law of the Sea. Regime of islands, Office for Ocean Affairs and The Law of the Sea, United Nations. New York, 1988.

295. Конституция РФ. М.: Юридическая литература, 1996.

296. Баратянц Н.Р. Проблемы экстерриториального действия правовых норм в международном частном праве. Международное частное право. М., 1994.

297. Лукашук И.И. Нормы международного права в международной нормативной системе РАЕН Институт государства и права. М.: Спарк, 1997.

298. Nordquist M. The color of UN Helmets.

Приложения

Приложение 1

Статус основных договорных источников международного морского права

Название конвенции	Дата вступления в силу
Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [United Nations Convention On the Law of the Sea 1982 (UNCLOS)]	16 ноября 1994 г.
Соглашение относительно Конвенции ООН по морскому праву 1994 (Agreement Regarding the United Nations Convention on the Law of the Sea 1994)	28 июля 1996 г.
Конвенции, направленные на обеспечение безопасности мореплавания	
Международная Конвенция по безопасности человеческой жизни на море 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 SOLAS 1974	25мая 1980 г.
Протокол 1978 к Конвенции (Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1978)	1 мая 1981 г.
Протокол 1988 к Конвенции (Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 [SOLAS PROT (HSSC) 1988)]	3 февраля 2000 г.
Соглашение относительно специальных требований по обеспечению остойчивости пассажирских судов типа «ро-ро», использующихся на регулярных международных маршрутах между (или в (из)) определенными портами Северо-Западной Европы и Балтийского моря (Agreement concerning specific stability requirements for ro-ro passenger ships undertaking regular scheduled international voyages between or to or from designated ports in North West Europe and the Baltic Sea (SOLAS AGR 1996))	1 апреля 1997 г.
Международные правила по предотвращению столкновений судов в море 1972 (МППСС-72) (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG (amended) 1972)	15 июля 1977 г.
Дополнения 1981 (A.464(XII))	1 июня 1983 г.
Дополнения 1987 (A.626(15))	19 ноября 1989 г.
Дополнения 1989 (A.678(16))	19 апреля 1991 г.
Дополнения 1993 (A.736(18))	4 ноября 1994 г.
Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 (International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR 1979)	22 июня 1985 г.
1998 пересмотрено Приложение и сделаны исправления [MSC.70(69)] (термины и определения, организация, координация и сотрудничество между государствами и оперативные процедуры)	1 января 2000 г.
Международная конвенция по безопасным контейнерам 1972 (International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, as amended [CSC (amended) 1972)]	6 сентября 1977 г.
1993 поправки: (A.737(18) (правила проверки, испытания, инспекций и состояния контейнеров)	–
Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, 1988 (SUA 1988)	1 марта 1992 г.
Протокол 1988 о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988 (SUA PROT 1988))	1 марта 1992 г.

Приложение 1(Продолжение)

Международная конвенция о спасании 1989 (International Convention on Salvage, 1989 (SALVAGE 1989))	14 июля 1996 г.
Торримолиносская Международная конвенция по безопасности рыболовецких судов (Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV 1977))	–
Торримолиносский Протокол 1993 (Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977 (SFV PROT 1993)	–
Конвенции, направленные на разрешение коллизий в море	
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно столкновения судов в море 1910 (The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law With Respect to Collisions Between Vessels, Brussels, 1910)	1 марта 1913 г.
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно уголовной юрисдикции относительно коллизий и других инцидентов на море 1952 (The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collisions or Other Incidents of Navigation, 1952)	20 ноября 1955 г.
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно гражданской юрисдикции в случаях коллизий 1952 (The International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collision, 1952).	14 сентября 1955 г.
Проект международной конвенции по объединению некоторых правил относительно гражданской юрисдикции, применимого права, признания и вступления в силу судебных решений в случае коллизий 1977 (The Draft International Convention for the Unification of Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction, Choice of Law, and Recognition and Enforcement of Judgments in Matters of Collision, 1977).	–
Проект Правил по оценке ущерба в случае морских коллизий «Лиссабонские Правила» 1988 (The Draft Rules for the Assessment of Damages in Maritime Collisions ("Lisbon Rules"), 1988)	–
Конвенции, направленные на предотвращение загрязнения морской среды	
Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972, as amended (LC 1972))	30 августа 1975 г.
Протокол 1996 к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Protocol to the Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972 (LC Prot 1996))	–
Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL 1973)	–
Протокол 1978 к Конвенции по предотвращению загрязнения с судов (Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as amended (MARPOL PROT 1978)	2 октября 1983 г.
Приложение I	2 октября 1983 г.
Приложение II	6 апреля 1987 г.
Приложение III	1 июля1992 г.
Приложение IV	–
Приложение V	31 декабря 1988 г
Международная конвенция о вмешательстве в открытом море в случае загрязнения веществами иными, чем нефть 1969 [International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 (INTERVENTION 1969)]	6 мая 1975 г.
Протокол 1973 к Конвенции о вмешательстве в открытом море в случае загрязнения веществами, иными чем нефть [Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973 (INTERVENTION PROT 1973)]	30 марта 1983 г.

Приложение 1(Продолжение)

1991 Поправки [MEPC.49(31)] (перечень веществ)	24 июля 1992 г.
1996 Поправки [MEPC.72(38)] (перечень веществ)	19 декабря 1997 г.
Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 [The Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (OPRC) Convention 1990]	13 мая 1995 г.
Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)	
Конвенции по установлению минимальных стандартов подготовки моряков	
Международная Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 [International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW (amended) 1978]	28 апреля 1984 г.
1991 Поправки [MSC.21(59)]	1 декабря 1992 г.
1994 Поправки [MSC.33(63)] (специальные требования к подготовке персонала танкеров)	1 января 1996 г.
1995 Поправки в связи с пересмотром Приложения (STCW Code)	1 февраля 1997 г.
1997 Поправки [MSC.67(68); MSC.66(68)] (минимальные требования для подготовки командного и иного состава пассажирских судов)	1 января 1999 г.
1998 Поправки [MSC.78(70)] (минимальные требования по подготовке и дипломировании моряков и несении вахты	1 января 2003 г.
Международная Конвенция о подготовке и дипломировании персонала рыболовецких судов 1995 [InternationInternational Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 [STCW-F 1995)]	–
Конвенции, направленные на облегчение международного судоходства и регламентацию морской перевозки грузов и пассажиров	
Конвенция по облегчению международного судоходства 1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 [FAL (amended) 1965]	5 марта 1967 г.
Международная конвенция по судоходным линиям 1966 [International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966)]	21 июля 1968 г.
Протокол 1988 к Конвенции по судоходным линиям [Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (LL (HSSC) PROT 1988)]	3 февраля 2000 г.
Конвенция о кодексе поведения линейных конференций 1974	
Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 (International convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of lading and protocol of signature «Hague Rules» 1924 or Bills of Lading Convention, 1924)	2 июня 1931 г.
Протокол 1968 «Правила Висби» (1968 Protocol to Amend the Bills of Lading Convention The Visby Rules)	23 июня 1977 г.
Протокол 1979 в отношении применения специальных Прав Заимствования (Protocol of 21 December 1979 in respect of Special Drawing Rights (S.D.R.).	14 февраля 1984 г.
Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 1978. «The Hamburg Rules» 1978)	1 ноября 1992 г.
Конвенция ООН о смешанной перевозке грузов 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980)	–
Афинская Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 [Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL 1974)[	28 апреля 1987 г.
Протокол к Афинской конвенции 1976 [Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1976)]	30 апреля 1989 г.

Приложение 1(Продолжение)

Протокол к Афинской конвенции 1990 [Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (PAL PROT 1990)]	–
Конвенции, определяющие статус, порядок классификации и регистрации морских судов	
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно иммунитета государственных судов 1926, действующая с Протоколом 1934 (The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Immunity of State Owned Vessels 1926 with the Protocol 1934)	8 января 1937 г.
Международная конвенция о грузовой марке (Правила определения максимальных грузовых марок торговых судов) 1930	
Конвенция об условиях регистрации судов 1986	
Арест судов	
Конвенция по аресту морских судов 1952 (The Arrest of Sea-going Ships Convention, 1952).	24 февраля 1956 г.
Конвенция по аресту судов 1999 (Arrest of Ships Convention 1999).	–
Конвенции, регламентирующие плавание по внутренним водным путям	
Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания 1960	
Конвенция об обмере судов внутреннего плавания 1966	
Конвенция об ограничении ответственности собственников судов внутреннего плавания (КООС) 1973	
Конвенция о договоре международной перевозки пассажиров и багажа по внутренним водным путям (КПГПВ) 1976	
Морские залоги и ипотека	
Брюссельская конвенция о морских залогах и ипотеке 1926 (The Maritime Liens and Mortgages Convention, 1926).	2 июня 1931 г.
Брюссельская конвенция о морских залогах и ипотеке 1967 (The Maritime Liens and Mortgages Convention, 1967)	–
Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 (The International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993). Утверждена IMO / UNCTAD 6 мая 1993.	–
Конвенции об ограничении ответственности при морепользовании	
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно ограничения ответственности судовладельцев морских судов 1924 (International convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going vessels, 1924).	2 июня 1931 г.
Международная конвенция по объединению некоторых правил относительно ограничения ответственности судовладельцев морских судов 1957 (International convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going vessels, 1957).	31 мая 1968 г.
Протокол с поправками к конвенции по объединению некоторых правил относительно ограничения ответственности судовладельцев морских судов 1957 (The Protocol of 1957 to Amend the Convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going vessels).	21 декабря 1979 г.
Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC 1976))	
Протокол 1996 к конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям (Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (LLMC PROT 1996))	–
Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 [International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969)]	19 июня 1975 г.

Приложение 1(Продолжение)

Протокол 1976 к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1976))	8 апреля 1981 г.
Протокол 1992 к Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC PROT 1992)	30 мая 1996 г.
Конвенция в отношении гражданской ответственности в области морской перевозки радиоактивных материалов 1971 (Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971 (NUCLEAR 1971))	15 июля 1975 г.
Международная конвенция по учреждению международного фонда по компенсации вреда от загрязнения нефтью 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND 1971))	16 октября 1978 г.
Протокол 1976 к Конвенции по учреждению международного фонда по компенсации вреда от загрязнения нефтью 1971 (Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND PROT 1976)	22 ноября 1994 г.
Протокол 1984 к Конвенции по учреждению международного фонда по компенсации вреда от загрязнения нефтью 1971 (Protocol of 1984 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND PROT 1984)	–
Протокол 1992 к Конвенции по учреждению международного фонда по компенсации вреда от загрязнения нефтью 1971 (Protocol of 1992 to amend the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND PROT 1992)	30 мая 1996 г.
Арбитраж	
Конвенция ООН о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений 1958 (The UN Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards 1958 (New York Convention)).	7 июня 1959 г.
Межамериканская конвенция о международном коммерческом арбитраже 1975 (The Inter-American Convention on International Commercial Arbitration 1975 (Panama Convention))	16 июня 1976 г.
Регламенты Международного арбитражного суда при международной Торговой палате (Rules of International Court of Arbitration ICC)	1 января 1998 г.
Арбитражный регламент (Rules of Arbitration).	1 января 1988 г.
Примирительный регламент (Rules of Conciliation)	

Приложение 2

Сводная информация о заявленных государствами морских зонах

Государство	КМП-82 (ратификация, присоединение)	Предусмотрено ли законодательством установление ПИЛ	Претензии на архипелажный статус	Ширина зоны (в морских милях)				Континентальный шельф (с указанием участия в Конвенции 1982 г. или, если государство не является ее участником, в Конвенции 1958 г. и заявляемых государствами внешних границ)	
				ТМ[1]	ПЗ[2]	ИЭЗ[3]	РЗ[4]	Участник	Внешняя граница
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Албания		Да		12				1958[5]	–[6]
Алжир	11 июня 1996 г.	Да		12			32 или 52	1982[7]	ДЕЛ[8]
Ангола	5 декабря 1990 г.	Да		12	24	200		1982	–
Антигуа и Барбуда	2 февраля 1989 г.		Да	12	24	200		1982	ПОМ/200[9]
Аргентина	1 декабря 1995 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Австралия	5 октября 1994 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Багамские острова	29 июля 1983 г.		Да	12		200		1982	–
Бахрейн	30 мая 1985 г.			12	24			1982	–
Бангладеш		Да		12	18	200			ПОМ[10]
Барбадос	12 октября 1993 г.	Да		12		200		1982	–
Бельгия	13 ноября 1998 г.			12	24	Да[11]	Да[12]	1982	ДЕЛ
Белиз	13 августа 1983 г.	Да		12[13]		200		1982	–
Бенин	16 октября 1997 г.			200				1982	–
Босния и Герцеговина	12 января 1994 г.							1982	–

Приложение 2(Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Бразилия	22 декабря 1998 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ
Бруней-Даруссалам	5 ноября 1996 г.			12		200		1982	–
Болгария	15 мая 1996 г.	Да		12	24	200		1982	ДЕЛ
Камбоджа		Да		12	24	200			200
Камерун	19 ноября 1985 г.			12[14]				1982	ПОМ/200
Канада				12	24	200		1958	ПОМ/200
Кабо-Верде	10 августа 1987 г.		Да	12	24	200		1982	200[15]
Чили	25 августа 1997 г.	Да		12	24	200		1982	–
Китай	7 июня 1996 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Колумбия		Да		12		200		1958	Границы не оговорены
Коморские Острова	21 июня 1994 г.		Да	12		200		1982	–
Конго				200					-
Острова Кука	15 февраля 1995 г.			12		200		1982	ПОМ/200
Коста-Рика	21 сентября 1992 г.	Да		12		200		1982	–
Кот-д'Ивуар	26 марта 1984 г.	Да		12		200		1982	-
Хорватия	5 апреля 1995 г.	Да		12				1982	ДЕЛ
Куба	15 августа 1984 г.	Да		12		200		1982	–
Кипр	12 декабря 1988 г.	Да		12				1982	Эксплуатабельная глубина
Корейская Народно-Демократическая Республика				12	#[16]	200			–

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Демократическая Республика Конго	17 февраля 1989 г.			12		Да[17]		1982	–
Дания		Да		12		200	200[18]	1958	Глубина: 200 м или эксплуатабельная[19]
Джибути	8 октября 1991 г.	Да		12	24	200		1982	–
Доминика	24 октября 1991 г.	Да		12	24	200		1982	–
Доминиканская Республика		Да		6	24	200			ПОМ/200
Эквадор		Да		200[20]					200[21]
Египет	26 августа 1983 г.	Да		12	24	*[22]		1982	–
Сальвадор				200					–
Экваториальная Гвинея	21 июля 1997 г.	Да		12		200		1982	–
Эритрея				12		Да[23]			–
Эстония		Да		12[24]		Да[25]			Определяется координатами
Фиджи	10 декабря 1982 г.		Да	12		200		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Финляндия	21 июня 1996 г.	Да		12[26]	14		Да[27]	1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Франция	11 апреля 1996 г.	Да		12	24	200[28]		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Габон	11 марта 1998 г.	Да		12	24	200		1982	–
Гамбия	22 мая 1984 г.			12	18		200	1982	–
Грузия	21 марта 1996 г.							1982	

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Германия	14 октября 1994 г.	Да		12		Да[29]		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Гана	7 июня 1983 г.			12	24	200		1982	200
Греция	21 июля 1995 г.			6[30]		200		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Гренада	25 апреля 1991 г.	Да		12		200		1982	–
Гватемала	11 февраля 1997 г.			12		200		1982	Границы не оговорены
Гвинея	6 сентября 1985 г.			12		200		1982	–
Гвинея-Бисау	25 августа 1986 г.	Да		12		200		1982	–
Гайана	16 ноября 1993 г.	Да		12		200		1982	ПОМ/200
Гаити	31 июля 1996 г.	Да		12	24	200		1982	Эксплуатабельная глубина
Гондурас	5 октября 1993 г.	Да		12	24	200		1982	Границы не оговорены
Исландия	21 июня 1985 г.	Да		12		200		1982	ПОМ/200
Индия	29 июня 1995 г.			12	24	200		1982	ПОМ/200
Индонезия	3 февраля 1986 г.		Да	12		200		1982	–
Иран (Исламская Республика)		Да		12	24	Да[31]			Равностоящая линия – за исключением случаев, определяемых соглашением
Ирак	30 июля 1985 г.			12				1982	Границы не оговорены
Ирландия	21 июня 1996 г.	Да		12			200	1982	Определяется координатами
Израиль				12				1958	Эксплуатабельная глубина

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Италия	13 января 1995 г.	Да		12				1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Ямайка	21 марта 1983 г.		Да	12	24	200		1982	ПОМ/200
Япония	20 июня 1996 г.	Да		12[32]	24	200		1982	ПОМ/200
Иордания	27 ноября 1995 г.			3				1982	–
Кения	2 марта 1998 г.	Да		12		200		1982	–
Кирибати		Да	Да	12		200			–
Кувейт	2 мая 1986 г.			12				1982	Определяется координатами
Латвия		Да		12		Да[33]		1958	ДЕЛ
Ливан	5 января 1995 г.			12				1982	–
Либерия				200					–
Ливийская Арабская Джамахирия				12					–
Литва		Да		12					–
Мадагаскар		Да		12	24	200		1958	200[34]
Малайзия	14 октября 1996 г.			12		200		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Мальдивские Острова	7 сентября 2000 г.		Да	12	24	200		1982	–
Мальта	20 мая 1993 г.	Да		12	24		25	1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Маршалловы Острова	9 августа 1991 г.		Да	12	24	200		1982	–
Мавритания	17 июля 1996 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Маврикий	4 ноября 1994 г.	Да		12		200		1982	ПОМ/200
Мексика	18 марта 1983 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Микронезия (Федеративные Штаты)	29 апреля 1991 г.			12		200		1982	–
Монако	20 марта 1996 г.			12				1982	–
Марокко		Да		12	24	200			Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Мозамбик	13 марта 1997 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Мьянма	21 мая 1996 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Намибия	18 апреля 1983 г.			12	24	200		1982	ПОМ/200
Науру	23 января 1996 г.	Да		12	24	200		1982	–
Нидерланды	28 июня 1996 г.	Да		12		Да[35]		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Новая Зеландия	19 июля 1996 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Никарагуа	3 мая 2000 г.			200				1982	Естественное продолжение (границы не оговорены)
Нигерия	14 августа 1986 г.			12		200		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Ниуэ				12		200[36]			–
Норвегия	24 июня 1996 г.	Да		4	10	200	200[37]	1982	ПОМ/200
Оман	17 августа 1989 г.	Да		12	24	200		1982	Границы не оговорены
Пакистан	26 февраля 1997 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Палау	30 сентября 1996 г.			3			200	1982	–
Панама	1 июля 1996 г.			12	24	200		1982	ПОМ/200
Папуа – Новая Гвинея	14 января 1997 г.		Да	12[38]			200	1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Перу				200[39]					200
Филиппины	8 мая 1984 г.		Да	#[40]		200		1982	Эксплуатабельная глубина
Польша	13 ноября 1998 г.			12		Да[41]		1982	–
Португалия	3 ноября 1997 г.	Да		12	24	200		1982	Эксплуатабельная глубина
Катар				12	24	Да[42]			–
Республика Корея	29 января 1996 г.	Да		12	24	200		1982	–
Румыния	17 декабря 1996 г.	Да		12	24	200		1982	–
Российская Федерация	12 марта 1997 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Сент-Китс и Невис	7 января 1993 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Сент-Люсия	27 марта 1985 г.			12	24	200		1982	ПОМ/200
Сент-Винсент и Гренадины	1 октября 1993 г.		Да	12	24	200		1982	–
Самоа	14 августа 1995 г.	Да		12		200		1982	–
Сан-Томе и Принсипи	3 ноября 1987 г.		Да	12	18	200		1982	–
Саудовская Аравия	24 апреля 1996 г.	Да		12	24			1982	Границы не оговорены
Сенегал	25 октября 1984 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Сейшельские Острова	16 сентября 1991 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Сьерра-Леоне	12 декабря 1994 г.			12	24	200		1982	200
Сингапур	17 ноября 1994 г.			3				1982	–
Словения	16 июня 1995 г.							1982	–
Соломоновы Острова	23 июня 1997 г.		Да	12		200		1982	200
Сомали	24 июля 1989 г.	Да		200				1982	–
Южная Африка	23 декабря 1997 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Испания	15 января 1997 г.	Да		12	24	200[43]	Да[44]	1982	–
Шри-Ланка	19 июля 1994 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Судан	23 января 1985 г.	Да		12	18			1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Суринам	9 июля 1998 г.			12		200		1982	–
Швеция	25 июня 1996 г.	Да		12		Да[45]		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Сирийская Арабская Республика		Да		35	41				Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Таиланд		Да		12	24	200		1958	–
Того	16 апреля 1985 г.			30		200		1982	–
Тонга	2 августа 1995 г.	Да		12		200		1982	–
Тринидад и Тобаго	25 апреля 1986 г.		Да	12	24	200		1982	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Тунис	24 апреля 1985 г.	Да		12	24		Да[46]	1982	–
Турция				6[47]		200[48]			–
Тувалу		Да		12	24	200			–

Приложение 2 (Продолжение)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Украина	26 июля 1999 г.	Да		12		200		1982	–
Объединенные Арабские Эмираты		Да		12	24	200			ПОМ/200
Соединенное Королевство	25 июля 1997 г.	Да		12[49]		200[50]	200 или 12[51]	1982	Определяется координатами
Объединенная Республика Танзания	30 сентября 1985 г.			12		200		1982	–
Соединенные Штаты Америки				12	24	200		1958	ПОМ/200
Уругвай	10 декабря 1992 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ
Вануату	10 августа 1999 г.	Да	Да	12	24	200		1982	ПОМ/200
Венесуэла		Да		12	15	200		1958	Глубина: 200 м или эксплуатабельная
Вьетнам	25 июля 1994 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Йемен	21 июля 1987 г.	Да		12	24	200		1982	ПОМ/200
Югославия	5 мая 1986 г.	Да		12				1982	ДЕЛ

Примечания: 1 – территориальное море; 2 – прилежащая зона; 3 – исключительная экономическая зона; 4 – рыболовная зона; 5 – Конвенция о континентальном шельфе, Женева, 29 апреля 1958 года; 6 – информация о действующем законодательстве отсутствует; 7 – Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года; 8 – до линии делимитации с соседними государствами; 9 – до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль, когда внешняя граница не простирается на такое расстояние; 10 – до внешней границы подводной окраины материка; 11 – определяется координатами точек; 12 – совпадает с границами исключительной экономической зоны; 13 – на участке от

устья реки Сарстун до банки Рангуана применяется 3-мильная граница; 14 – [10] См. статью 45 Закона 96-06 от 18 января 1996 года о пересмотре Конституции от 2 июня 1972 года; 15 – 200 морских миль; 16 – военная зона шириной 50 морских миль. Объявление командования армии от 1 августа 1977 года; 17 – определяется соглашениями о делимитации; 18 – для Гренландии и Фарерских островов; 19 – до 200-метровой глубины или эксплуатабельной (позволяющей разработку) глубины; 20 – только между континентальным территориальным морем Эквадора и его островным территориальным морем вокруг островов Галапагос; 21 – кроме того, 100 морских миль от 2500-метровой изобаты (только между континентальным территориальным морем Эквадора и его островным территориальным морем вокруг островов Галапагос); 22 – граница не оговорена; 23 – см. арбитражное решение по этапу II (делимитация морской границы) разбирательство по спору между Эритреей и Йеменом; 24 – в некоторых районах Финского залива, определяемых координатами; 25 – определяется координатами; 26 – простирается (за некоторыми исключениями) на ширину 12 морских миль, кроме случаев, когда оно определяется географическими координатами. В Финском заливе внешняя граница территориального моря обязательно не менее чем на 3 морские мили отстоит от срединной линии, согласно Акту о поправках к Акту о границах территориальных вод Финляндии (981/95); 27 – определяется координатами; 28 – применяется в следующих районах: Северное море, Ла-Манш и Атлантический океан от франко-бельгийской до франко-испанской границы, Сен-Пьер и Микелон, Французская Гвиана, Реюньон, Новая Каледония, Французская Полинезия, Французские южные и антарктические территории, Уоллис и Футуна, Тромлен, Глорьез, Жуан-ди-Нова, острова Европа и Бассас-да-Индия, остров Клиппертон, Майотта, Гваделупа и Мартиника; 29 – определяется координатами; 30 – для нужд регулирования гражданской авиации применяется 10-мильная граница; 31 – равноотстоящая линия, за исключением случаев, определяемых соглашением; 32 – в проливе Лаперуза, в проливе Цугару (Сангарском), в Восточном и Западном проходах Корейского пролива и в проливе Осуми применяется 3-мильная граница; 33 – границы, установленные международными соглашениями, заключенными с Эстонской Республикой, Литовской Республикой и Королевством Швеция; 34 – 200 морских миль, или соглашение о делимитации, или 100 морских миль от 2500-метровой изобаты; 35 – определяется координатами точек; 36 – 200 морских миль или срединная линия; 37 – Ян-Майен и Свальбард; 38 – в некоторых районах – 3 морские мили; 39 – в статье 54 Конституции 1993 г. именуется «морскими владениями»: «В своих морских владениях Перу осуществляет суверенитет и юрисдикцию, что не наносит ущерб свободам международного сообщения в соответствии с законодательством и договорами, ратифицированными государством»; 40 – прямоугольник, определяемый координатами. Заявляемые зоны выходят за пределы 12 морских миль; 41 – определяется международными договорами; 42 – определяется соглашением или простирается до равноотстоящей линии; 43 – в Атлантическом океане; 44 – в Средиземном море; 45 – определяется соглашением или простирается до равноотстоящей линии; 46 – у залива Габес – до 50-метровой изобаты; 47 – в Эгейском море – 6 морских миль, в Черном море – 12 морских миль; 48 – в Черном море; 49 – кроме того, 3 морские мили (3 морские мили в следующих районах: Ангилья, Гернси, Британская территория в Индийском океане, Британские Виргинские острова, Гибралтар, Монтсеррат и Питкэрн; 12 морских миль в следующих районах: Соединенное Королевство, Джерси, Бермудские острова, острова Кайман, Фолклендские острова, остров Мэн, остров Св. Елены (с прилежащими территориями), Южная Георгия, Южные Сандвичевы острова и острова Теркс и Кайкос); 50 – Бермудские острова, Питкерн, Южная Георгия и Южные Сандвичевы острова; 51 – 12 морских миль в Гернси; 200 морских миль в следующих районах: Соединенное Королевство, Ангилья, Британская территория в Индийском океане, Британские Виргинские острова, острова Кайман, Фолклендские острова, Монтсеррат, остров Св. Елены (с прилежащими территориями) и острова Теркс и Кайкос.

Приложение 3

Соглашения между СССР (Россией) и иностранными государствами по вопросам рыболовства

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Революционным Правительством Республики Куба о сотрудничестве в области развития морского рыболовства от 25 сентября 1962 г.

• Протокол о внесении поправок к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Революционным Правительством Республики Куба о сотрудничестве в области развития морского рыболовства от 25 сентября (1962 г.)

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Революционным Правительством Республики Куба о строительстве на Кубе рыбной гавани 1962 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Гана о сотрудничестве в области морского рыболовства от 20 декабря 1963 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Объединенной Арабской Республики о сотрудничестве в области развития морского рыболовства от 27 февраля 1964 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Иракской Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 17 января 1969 г.

• Протокол к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Иракской Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 17 января 1969 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Перу о сотрудничестве в осуществлении проекта развития рыбного хозяйства от 4 сентября 1971 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Норвегии о регулировании рыболовства и охране рыбных запасов в реках Ворьема (Гренсе-Якобсэльв) и Патсойоки (Пасвикэльв) от 7 декабря 1971 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Сомалийской Демократической Республики о развитии сотрудничества в области рыболовства от 26 июля 1972 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о рассмотрении претензий, возникающих в связи с повреждением рыболовных судов или орудий лова, и о мерах по предотвращению промысловых конфликтов от 21 февраля 1973 г.

• Протокол к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о рассмотрении претензий, возникающих в связи с повреждением рыболовных судов или орудий лова, и о мерах по предотвращению промысловых конфликтов от 21 февраля 1973 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Гамбия о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 18 марта 1975 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве в области рыболовства от 11 апреля 1975 года

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Японии о взаимных по ведению рыбопромысловых операций от 7 июня 1975 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Норвегии о взаимных отношениях в области рыболовства от 15 октября 1975 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Сьерра-Леоне о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 14 мая 1976 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Народной Республики Бенин о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 24 января 1977 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Исландия по научному и техническому сотрудничеству и консультациям в области рыболовства и исследований живых ресурсов моря от 25 апреля 1977 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Кооперативной Республики Гайана о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 17 мая 1977 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик, с одной стороны, и Правительством Дании и местным Правительством Фарерских островов, с другой стороны, о взаимных отношениях в области рыболовства между Союзом Советских Социалистических Республик и Фарерскими островами от 27 ноября 1977 г.

• Соглашения между Правительством СССР и Правительством Новой Зеландии в области рыболовства от 4 апреля 1978 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Сейшельские Острова о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 23 июня 1978 г.

• Соглашение об образовании Межправительственной Смешанной Советско-Перуанской Комиссии по торгово-экономическому, научно-техническому сотрудничеству и рыболовству от 29 июня 1979 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Гвинейской Народной Революционной Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 25 мая 1981 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Национального Возрождения Республики Никарагуа о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 5 сентября 1981 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Демократической Республики Сан-Томе и Принсипи о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 7 декабря 1981 г.

• Протокол о ведении советскими судами рыбного промысла в исключительной экономической зоне Демократической Республики Сан-Томе и Принсипи от 7 декабря 1981 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Канады о взаимных отношениях в области рыболовства от 1 мая 1984 г.

• Соглашение между Министерством рыбного хозяйства СССР и Хоккайдской Ассоциацией рыбопромышленников о промысле морской капусты японскими рыбаками 1984 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Японии о взаимных отношениях в области рыболовства у побережий обеих стран от 7 декабря 1984 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Японии о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 22 мая 1985 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Гвинея-Бисау о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 10 мая 1986 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 6 мая 1987 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о взаимных отношениях в области рыбного хозяйства от 31 мая 1988 г.

• Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 4 октября 1988 г.

• Соглашение между Правительством СССР и Правительством Республики Корея о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 16 сентября 1991 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации, с одной стороны, и Правительством Королевства Дании и местным Правительством Гренландии, с другой стороны, о взаимных отношениях в области рыболовства между Российской Федерацией и Гренландией от 7 марта 1992 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Латвийской Республики о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 21 июля 1992 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Украины о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 24 сентября 1992 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Швеции в области рыболовства от 11 декабря 1992 г.

• Протокол совещания полномочных представителей рыбохозяйственных организаций Азербайджанской Республики, Республики Казахстан, Российской Федерации и Туркменистана от 22-3 декабря 1992 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Норвегия о порядке урегулирования претензий, связанных с повреждением орудий лова, от 23 марта 1993 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Мавритания о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 27 июня 1993 г.

• Соглашение между Комитетом Российской Федерации по рыболовству и Государственным Комитетом Украины по рыбному хозяйству и рыбной промышленности по вопросам рыболовства в Азовском море от 14 сентября 1993 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Финляндской Республики в области рыболовства от 11 февраля 1994 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики о взаимных отношениях в области рыболовства в Чудском, Теплом и Псковском озерах от 4 мая 1994 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Эстонской Республики о взаимных отношениях в области рыбного хозяйства от 4 мая 1994 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Китайской Народной Республики о сотрудничестве в области охраны, регулирования и воспроизводства живых водных ресурсов в пограничных водах рек Амур и Уссури от 27 мая 1994 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Социалистической Республики Вьетнам о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 16 июня 1994 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Польша о взаимных отношениях и сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 5 июля 1995 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Королевства Марокко о сотрудничестве в области морского рыболовства от 28 декабря 1995 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Исламской Республики Иран о сотрудничестве в области рыбного хозяйства от 26 мая 1996 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки в отношении сохранения трансграничных рыбных запасов в центральной части Охотского моря от 13 июня 1996 г.

• Меморандум о договоренности между Комитетом Российской Федерации по рыболовству и Департаментом рыболовства Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединенных Наций от 16 ноября 1996 г.

• Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Японии о некоторых вопросах сотрудничества в области промысла морских живых ресурсов от 21 февраля 1998 г.

Приложение 4

Органы по рыболовству, входящие в структуру ФАО:

Азиатско-тихоокеанская комиссия по рыболовству (АПФИК);
Генеральная комиссия по рыболовству в Средиземном море (ГФКМ);
Комитет по рыболовству в Центрально-Восточной Атлантике (СЕКАФ);
Комиссия по рыболовству в Центрально-Западной Атлантике (ВЕКАФК);
Комиссия по индоокеанскому тунцу (ИОТК).

Региональные органы по рыболовству, не входящие в структуру ФАО:

Комиссия по сохранению морских живых ресурсов Антарктики (ККАМЛР);
Комиссия по сохранению южного голубого тунца (ККСБТ);
Рыболовное агентство Форума [тихоокеанских островов] (ФФА);
Международная комиссия по рыболовству в Балтийском море (ИБСФК);
Межамериканская комиссия по тропическому тунцу (ИАТТК);
Международный совет по исследованию моря (ИКЕС);
Международная комиссия по сохранению атлантических тунцов (ИККАТ);
Организация по рыболовству в северо-западной части Атлантического океана (НАФО);
Региональный комитет по рыболовству в Гвинейском заливе (КОРЕП);
Субрегиональная комиссия по рыболовству (КСРП);
Совместная техническая комиссия по морской границе между Аргентиной и Уругваем (СТМФМ); Комиссия по морским млекопитающим Северной Атлантики (НАММКО);
Организация по сохранению североатлантического лосося (НАСКО);
Комиссия по рыболовству в северо-восточной части Атлантического океана (НЕАФК);
Международная комиссия по тихоокеанскому палтусу (ИПХК);
Комиссия по анадромным рыбам северной части Тихого океана (НПАФК);
Организация по морским наукам в северной части Тихого океана (ПИКЕС);
Комиссия по тихоокеанскому лососю (ПСК);
Постоянная комиссия для южной части Тихого океана (ПКЮТО);
Тихоокеанское сообщество (ТОС);
Латиноамериканская организация по развитию рыболовства (ОЛДЕПЕСКА);
Международная китобойная комиссия (МКК);
Конференция министров по сотрудничеству в области рыболовства между африканскими государствами бассейна Атлантического океана.

Приложение 5

Конвенции и протоколы по предотвращению загрязнения региональных морских пространств*

Средиземное море

Протокол о предотвращении загрязнения Средиземного моря сбросами с судов и летательных аппаратов. Принят в Барселоне 16 февраля 1976 г. (вступил в силу 12 февраля 1978 г.); Поправка к Протоколу о предотвращении загрязнения Средиземного моря сбросами с судов и летательных аппаратов Принята в Барселоне 10 июня 1995 г. (в силу пока не вступила).

Протокол о сотрудничестве в предотвращении загрязнения Средиземного моря нефтью и прочими вредными веществами при чрезвычайных обстоятельствах. Принят в Барселоне 16 февраля 1976 г. (вступил в силу 12 февраля 1978 г.).

Протокол о предотвращении загрязнения Средиземного моря из наземных источников. Принят в Афинах 17 мая 1980 г. Вступил в силу 17 июня 1983 г. Поправка к Протоколу о предотвращении загрязнения Средиземного моря из наземных источников принята в Сиракузах 7 марта 1996 г. В силу пока не вступила.

Конвенция о предотвращении загрязнения Средиземного моря. Принята в Барселоне 16 февраля 1976 г. Вступила в силу 12 февраля 1978 г. Поправка к Конвенции о предотвращении загрязнения Средиземного моря. Принята в Барселоне 10 июня 1995 г. В силу пока не вступила. Протокол об особо охраняемых районах Средиземноморья. Принят в Женеве 3 апреля 1982 г. Вступил в силу 23 марта 1986 г.

Протокол о защите Средиземного моря от загрязнения в результате разведки и разработки континентального шельфа и морского дна и его недр Принят в Мадриде 14 октября 1994 г. В силу пока не вступил.

Протокол об особо охраняемых районах и биологическом разнообразии в Средиземноморье. Принят в Барселоне 10 июня 1995 г. В силу пока не вступил.

Протокол о предотвращении загрязнения Средиземного моря в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления. Принят в Измире 1 октября 1996 г. В силу пока не вступил.

Персидский залив

Протокол о региональном сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях Принят в Эль-Кувейте 24 апреля 1978 г. Вступил в силу 1 июля 1979 г.

Протокол относительно загрязнения моря в результате разведки и разработки континентального шельфа. Принят в Эль-Кувейте 29 марта 1989 г. Вступил в силу 17 февраля 1990 г.

Протокол о защите морской среды от загрязнения из наземных источников. Принят в Эль-Кувейте 21 февраля 1990 г. Вступил в силу 2 января 1993 г.

Эль-Кувейтская региональная конвенция о сотрудничестве в области защиты морской среды от загрязнения. Принята в Эль-Кувейте 24 апреля 1978 г. Вступила в силу 1 июля 1979 г.

Протокол о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов морем и их удалением в море. Принят в Тегеране 17 марта 1998 г. В силу пока не вступил.

Красное море и Аденский залив

Региональная конвенция об охране окружающей среды в Красном море и Аденском заливе. Принята в Джидде 14 февраля 1982 г. Вступила в силу 20 августа 1985 г.

Протокол о региональном сотрудничестве в борьбе с загрязнением нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных случаях Принят в Джидде 14 февраля 1982 г. Вступил в силу 20 августа 1985 г.

---

* Источник: UNEP, UNEP Water Policy and Strategy (UNEP (DEC) RS 3.1.0), annex 4, matrix 2.

Карибский бассейн

Протокол о сотрудничестве в борьбе с разливами нефти в Большом Карибском районе. Принят в Картахене 24 марта 1983 г.

Вступил в силу 11 октября 1986 г.

Протокол об особо охраняемых районах и дикой фауне и флоре. Принят в Кингстоне 18 января 1990 г. Вступил в силу 25 мая 2000 г.

Конвенция о защите и освоении морской среды Большого Карибского района. Принята в Картахене 24 марта 1983 г. Вступила в силу 11 октября 1986 г.

Протокол относительно загрязнения моря из наземных источников и от деятельности на суше. Принят в Кингстоне в октябре 1999 г. В силу пока не вступил.

Восточно-Африканский регион

Протокол об охраняемых районах и дикой фауне и флоре в Восточно-Африканском регионе. Принят в Найроби 21 июня 1985 г. Вступил в силу 30 мая 1996 г.

Конвенция о защите морской и прибрежной среды Восточно-Африканского региона, управлении ею и ее освоении. Принята в Найроби 21 июня 1985 г. Вступила в силу 30 мая 1996 г.

Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением моря в чрезвычайных случаях в Восточно-Африканском регионе. Принят в Найроби 21 июня 1985 г. Вступил в силу 30 мая 1996

Южно-Тихоокеанский регион

Протокол о сотрудничестве в борьбе с приводящими к загрязнению авариями в Южно-Тихоокеанском регионе. Принят в Нумеа 25 ноября 1986 г. Вступил в силу 22 августа 1990 г.

Конвенция об охране природных ресурсов и окружающей среды Южно-Тихоокеанского региона. Принята в Нумеа 25 ноября 1986 г. Вступила в силу 22 августа 1990 г.

Протокол о предотвращении загрязнения Южно-Тихоокеанского региона сбросами отходов. Принят в Нумеа 25 ноября 1986 г. Вступил в силу 22 августа 1990 г.

Черное море

Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из источников, находящихся на суше. Принята в Бухаресте 21 апреля 1992 г. Вступил в силу 15 января 1994 г.

Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях. Принят в Бухаресте 21 апреля 1992 г. Вступил в силу 15 января 1994 г.

Конвенция о защите Черного моря от загрязнения. Принята в Бухаресте 21 апреля 1992 г. Вступила в силу 15 января 1994 г.

Протокол о защите морской среды и Черного моря от загрязнения, вызываемого захоронением. Принят в Бухаресте 21 апреля 1992 г. Вступил в силу 15 января 1994 г.

Приложение 6

Сравнительная характеристика толкования применяемых терминов и оснований ответственности перевозчика

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ УНИФИКАЦИИ НЕКОТОРЫХ ПРАВИЛ О КОНОСАМЕНТЕ 1924 ГОДА (Брюссель, 25 августа 1924 г.) (в ред. Протокола от 23.02.1968 г. и от 21.12.1979 г.)	КОНВЕНЦИЯ О МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗОВ 1978 ГОДА (Гамбург, 31 марта 1978 г.) «Гамбургские правила»
Конвенция вступила в силу 02.06.1931 г.	Конвенция вступила в силу 01.11.1992 г.
Статья 1	*Статья 1*
В настоящей Конвенции:	В настоящей Конвенции:
а) «Перевозчик» включает собственника судна или фрахтователя, являющихся стороной в договоре перевозки с отправителем.	1. «Перевозчик» означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.
б) «Договор перевозки» применяется исключительно к договору перевозки, удостоверенному коносаментом или любым подобным ему документом, являющимся основанием для морской перевозки грузов; он применяется также к коносаменту или подобному ему документу, выданному на основании чартера, с того момента, когда такой коносамент или документ регулирует отношения между перевозчиком и держателем этого коносамента или документа.	2. «Фактический перевозчик» означает любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или части перевозки, и включает любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.
в) «Грузы» включают предметы, товары, грузы и изделия любого рода, за исключением живых животных и груза, который объявлен по договору перевозки как перевозимый на палубе и действительно перевозится таким образом.	6. «Договор морской перевозки» означает любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой; однако, договор, охватывающий перевозку морем, а также перевозку каким-либо иным способом, рассматривается как договор морской перевозки для целей настоящей Конвенции лишь в той степени, в какой он относится к перевозке морем.
Статья 3	5. «Груз» включает живых животных; в тех случаях, когда товары объединены в контейнере, на паллете или подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, «груз» включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем.
1. Перевозчик обязан перед рейсом и в начале его проявить разумную заботливость о том, чтобы:	*Статья 5*
а) привести судно в мореходное состояние;	*Основания ответственности*
б) надлежащим образом укомплектовать людьми, снарядить и снабдить судно;	1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, а также задержки в сдаче, если обстоятельства, вызвавшие утрату, повреждение или задержку, имели место в то время, когда груз находился в его ведении, как это определено в Статье 4, если только перевозчик не докажет, что он, его служащие или агенты приняли все меры, которые могли разумно требоваться, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.
в) приспособить и привести в состояние, пригодное для приема, перевозки и сохранения грузов, трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы.	2. Задержка в сдаче имеет место, если груз не сдан в порту разгрузки, предусмотренном в договоре морской перевозки, в пределах срока, прямо определенного соглашением, или при отсутствии такого соглашения – в пределах срока, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств.
2. Без ущерба для положений Статьи 4, перевозчик должен надлежаще и старательно грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить перевозимые грузы, заботиться о них и выгружать их.	3. Лицо, управомоченное заявить требование по поводу утраты груза, может считать груз утраченным, если он не был сдан в соответствии с требованиями Статьи 4 в пределах 60 календарных дней по
3. Получив грузы и приняв их в свое ведение, перевозчик, капитан или агент перевозчика должен, по требованию отправителя, выдать отправителю коносамент, содержащий в числе прочих данных:	
а) основные марки, необходимые для идентификации груза, как они сообщены отправителем письменно перед тем, как погрузка такого груза началась, при условии, что эти марки нанесены штампом или ясно указаны иным способом на грузах, если грузы не упакованы, либо на ящиках или упаковке, в которых грузы находятся, таким образом, чтобы марки оставались достаточно	

разборчивыми до окончания рейса;
б) число мест или предметов либо количество или вес, в зависимости от обстоятельств и в соответствии с тем, как они письменно указаны отправителем;
в) внешний вид и видимое состояние груза.
Однако ни перевозчик, ни капитан, ни агент перевозчика не обязан объявлять или указывать в коносаменте марки, число мест, количество или вес, которые, как он имеет серьезное основание подозревать, не точно соответствуют грузу, в действительности принятому им, или которые он не имеет возможности проверить разумными средствами.
4. Такой коносамент создает презумпцию, если не будет доказано иное, приема перевозчиком грузов, как они в нем описаны в соответствии с подпунктами «а», «б» и «в» п. 3. Однако доказывание противоположного не допускается, когда коносамент передан третьему добросовестному держателю (абзац введен Протоколом от 23.02.1968 г.).
5. Считается, что отправитель гарантировал перевозчику на момент погрузки точность марок, числа мест, количества и веса груза, как они им указаны, и отправитель обязан возместить перевозчику все потери, убытки и расходы, возникшие вследствие или явившиеся результатом неточности этих данных. Право перевозчика на такое возмещение никоим образом не ограничивает его ответственность и его обязанности по договору перевозки перед любым лицом, иным чем отправитель.
6. Если только уведомление о потерях или убытках с указанием общим образом их характера не направлено письменно перевозчику или его агенту в порту выгрузки до или во время выдачи грузов и их передачи на попечение лица, которому грузы должны быть сданы по договору перевозки, такая выдача грузов, если не будет доказано иное, создает презумпцию их сдачи перевозчиком в соответствии с тем, как они описаны в коносаменте.
Если потеря или убытки не очевидны, уведомление должно быть направлено в течение трех дней с момента сдачи грузов.
Письменное уведомление не требуется, если состояние груза в момент его получения было установлено совместно.
С соблюдением положений пункта 6-бис, перевозчик и судно в любом случае освобождаются от всякой ответственности в отношении грузов, какова бы она ни была, если только иск не предъявлен в течение года после их сдачи или даты, когда они должны были быть сданы. Этот срок может быть, однако, продлен соглашением, заключенным Сторонами после того, как возникло основание для иска (в ред. Протокола от 23.02.1968 г.) (см. текст предыдущей редакции).
В случае действительных или предполагаемых потерь или убытков перевозчик и получатель обязаны предоставлять друг другу все разумные возможности для проверки груза и подсчета числа мест.
6-бис. Регрессный иск может быть предъявлен истечении срока сдачи согласно пункту 2 настоящей Статьи.
4. а) Перевозчик несет ответственность:
i) за утрату или повреждение груза или задержку в сдаче, вызванные пожаром, если лицо, заявляющее требование, докажет, что пожар возник по вине перевозчика, его служащих или агентов;
ii) за такие утрату, повреждение или задержку в сдаче, которые, если это доказано лицом, заявляющим требование, произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов при принятии всех мер, которые могли разумно требоваться, чтобы ликвидировать пожар и избежать или уменьшить его последствия.
б) В случае, когда пожар на борту судна затронул груз, и если того пожелает лицо, заявляющее требование, или перевозчик, должен быть проведен сюрвейерский осмотр в соответствии с практикой морских перевозок по поводу причин и обстоятельств пожара, и копия соответствующего отчета должна предоставляться перевозчику или лицу, заявляющему требование, по их запросу.
5. В отношении живых животных перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, являющиеся результатом любых особых рисков, присущих этому виду перевозки. Если перевозчик докажет, что он выполнил специальные инструкции в отношении животных, данные ему грузоотправителем, и что при данных обстоятельствах утрата, повреждение или задержка в сдаче могли бы быть отнесены на счет таких рисков, предполагается, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны этими рисками, если нет доказательств того, что целиком или отчасти утрата, повреждение или задержка в сдаче произошли по вине перевозчика, его служащих или агентов.
6. Перевозчик не несет ответственности, кроме как по общей аварии, в тех случаях, когда утрата, повреждение или задержка в сдаче возникли в результате мер по спасению жизни или разумных мер по спасению имущества на море.
7. В тех случаях, когда вина перевозчика, его служащих или агентов сочетается с другой причиной в возникновении утраты, повреждения или задержки в сдаче, перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в какой утрата, повреждение или задержка в сдаче обусловлены виной перевозчика, его служащих или агентов, при условии, что перевозчик докажет размер утраты, повреждения или задержки в сдаче, которые не обусловлены виной с его стороны.

Статья 6

Пределы ответственности

1. а) Ответственность перевозчика за ущерб, являющийся результатом утраты или повреждения груза, в соответствии с положениями Статьи 5 ограничивается суммой, эквивалентной 835 расчетным единицам за место или другую единицу отгрузки либо 2,5 расчетной единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма выше.

даже по истечении срока, предусмотренного в предыдущем пункте, если он предъявляется в срок, предоставленный по закону суда, рассматривающего дело. Однако этот срок должен быть не менее трех месяцев со дня, когда лицо, предъявляющее регрессный иск, удовлетворило требование или получило уведомление о возбуждении процесса по иску к нему самому. (п. 6-бис введен Протоколом от 23.02.1968 г.).

7. После того как грузы погружены, коносамент, который должен быть выдан отправителю перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика, должен быть, если этого требует отправитель, «бортовым» коносаментом, при условии, что отправитель, если он до этого получил какой-либо товарораспорядительный документ на тот же груз, возвратит этот документ в обмен на выдачу «бортового» коносамента. Однако, по усмотрению перевозчика, в таком товарораспорядительном документе могут быть в порту погрузки сделаны перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика отметки о названии судна или судов, на которые грузы погружены, о дате или датах отправки, и, будучи таким образом помеченным, этот документ, если он содержит данные, указанные в пункте 3 Статьи 3, должен считаться для целей этой Статьи «бортовым» коносаментом.

8. Любая оговорка, условие или соглашение в договоре перевозки, освобождающие перевозчика или судно от ответственности за потери или убытки, касающиеся груза, возникшие вследствие небрежности, вины или неисполнения обязанностей и обязательств, предусмотренных в настоящей статье, или уменьшающие такую ответственность иначе, чем это предусмотрено настоящей Конвенцией, считаются ничтожными, недействительными и не имеющими силы. Условие об уступке страхового возмещения перевозчику или любое подобное условие должны рассматриваться как освобождающие перевозчика от ответственности.

Статья 4

1. Ни перевозчик, ни судно не отвечают за потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом мореходности, если только эта мореходность не вызвана отсутствием разумной заботливости со стороны перевозчика о том, чтобы сделать судно мореходным или обеспечить его надлежащее укомплектование экипажем, оборудование и снабжение или приспособить и привести трюмы, рефрижераторные и холодильные помещения и все другие части судна, в которых перевозятся грузы, в состояние, пригодное для приема, перевозки и хранения груза, в соответствии с положениями пункта 1 Статьи 3. Всякий раз, когда потери или убытки возникли вследствие мореходности, бремя доказывания того, что касается проявления разумной заботливости, возлагается на перевозчика или на других лиц, требующих освобождения от ответственности, предусмотренного настоящей Статьей.

2. Ни перевозчик, ни судно не отвечает за потери

б) Ответственность перевозчика за задержку в сдаче в соответствии с положениями Статьи 5 ограничивается суммой, в 2,5 раза кратной фрахту, подлежащему уплате за задержанный сдачей груз, но не превышающей размеры фрахта, подлежащего уплате на основании договора морской перевозки.

в) Ни в коем случае совокупная ответственность перевозчика на основании обоих подпунктов «а» и «б» настоящего пункта не превышает ограничения, которое было бы установлено согласно подпункту «а» настоящего пункта за полную утрату груза, в отношении которого возникла такая ответственность.

2. Для целей исчисления более высокой суммы в соответствии с п. 1 «а» настоящей Статьи применяются следующие правила:

а) когда для объединения товаров используется контейнер, паллет или подобное приспособление для транспортировки, места или другие единицы отгрузки, перечисленные в коносаменте, если таковой выдан, или же в любом другом документе, подтверждающем договор морской перевозки, как упакованные в таком приспособлении для транспортировки, рассматриваются как места или единицы отгрузки. За указанным выше исключением грузы в таком приспособлении для транспортировки рассматриваются как одна единица отгрузки;

б) в тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление для транспортировки, если оно не является собственностью перевозчика или не предоставлено им, рассматривается как отдельная единица отгрузки.

3. Расчетная единица означает расчетную единицу, указанную в Статье 26.

4. По соглашению между перевозчиком и грузоотправителем могут быть установлены пределы ответственности, превышающие предусмотренные в пункте 1.

Статья 7

Применение в отношении внедоговорных требований

1. Возражения ответчика и пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции, применяются при любом иске к перевозчику по поводу утраты или повреждения груза, на который распространяется договор морской перевозки, равно как и по поводу задержки в сдаче независимо от того, основан этот иск на договоре, деликте или ином правооснования.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика, такой служащий или агент, доказав, что он действовал в пределах своих служебных обязанностей, имеет право воспользоваться возражениями ответчика и пределами ответственности, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться сам перевозчик.

3. За исключением того, что предусмотрено в Статье 8, суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика и любых лиц, упомянутых в пункте 2 настоящей Статьи, не превышают в совокупности пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом:
а) действий, небрежности или упущения капитана, члена экипажа, лоцмана или служащих перевозчика в судовождении или управлении судном;
б) пожара, если только он не возник вследствие действий или вины перевозчика;
в) рисков, опасностей или случайностей на море или в других судоходных водах;
г) непреодолимой силы;
д) военных действий;
е) действий антиобщественных элементов;
ж) ареста или задержания властями, правителями или народом либо наложения судебного ареста;
з) карантинных ограничений;
и) действий или упущений отправителя или собственника грузов, его агента или представителя;
к) забастовок или локаутов либо приостановления или задержки работы по каким-либо причинам полностью или частично;
л) восстаний или народных волнений;
м) спасания или попытки спасания жизней либо имущества на море;
н) потери объема или веса либо всякой другой потери или повреждения, возникших из-за скрытых недостатков, особой природы груза или свойственных грузу дефектов;
о) недостаточности упаковки;
п) неполноты или недостатков маркировки;
р) скрытых недостатков, которые нельзя обнаружить при проявлении разумной заботливости;
с) всяких прочих причин, возникших не из-за действий и не по вине перевозчика и не из-за действий и не по вине агентов или служащих перевозчика; однако бремя доказывания возлагается на лицо, требующее такого освобождения от ответственности, и оно должно доказать, что ни действия или личная вина перевозчика, ни действия или вина агентов или служащих перевозчика не способствовали потерям или убыткам.
3. Отправитель не отвечает за понесенные перевозчиком или судном потери или убытки, возникшие вследствие или явившиеся результатом любой причины, если при этом не имелк места действия, вина или небрежность отправителя, его агентов или служащих.
4. Никакая девиация для спасения или попытки спасти жизни либо имущество на море и никакая разумная девиация не считаются нарушением настоящей Конвенции или договора перевозки, и перевозчик не несет ответственности за любые возникшие в результате этого потери или убытки.
5. а) Если характер и стоимость груза не были объявлены отправителем до погрузки и внесены в коносамент, ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за любые потери или повреждения, причиненные грузу или связанные с ним, в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц за место или единицу либо 2 расчетных единицы за один килограмм веса брутто утраченного или поврежденного груза, в зависимости от того, какая сумма выше (в ред. Протокола от 21.12.1979) (см.

Статья 8
Утрата права
на ограничение ответственности

1. Перевозчик не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения перевозчика, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.
2. Несмотря на положения пункта 2 Статьи 7, служащий или агент перевозчика не имеет права на ограничение ответственности, предусмотренное в статье 6, если доказано, что утрата, повреждение или задержка в сдаче явились результатом действия или упущения такого служащего или агента, совершенных либо с намерением причинить такую утрату, повреждение или задержку, либо вследствие безответственности и с пониманием вероятности возникновения такой утраты, повреждения или задержки.

Статья 9
Палубный груз

1. Перевозчик имеет право перевозить груз на палубе только в том случае, если такая перевозка соответствует соглашению с грузоотправителем или обычаю данной отрасли торговли либо требуется по законодательным нормам или правилам.
2. Если перевозчик и грузоотправитель договорились о том, что груз должен или может перевозиться на палубе, перевозчик обязан включить указание об этом в коносамент или другой документ, подтверждающий договор морской перевозки. При отсутствии подобного указания перевозчик несет бремя доказывания того, что соглашение о перевозке груза на палубе было заключено; однако, перевозчик не имеет права ссылаться на такое соглашение в отношении третьей стороны, включая грузополучателя, которая добросовестно приобрела коносамент.
3. В тех случаях, когда груз перевозился на палубе вопреки положениям пункта 1 настоящей Статьи или когда перевозчик не может в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи ссылаться на соглашение о перевозке груза на палубе, перевозчик, несмотря на положения пункта 1 Статьи 5, несет ответственность за утрату или повреждение груза, а также за задержку в сдаче, вызванные исключительно перевозкой груза на палубе, и предел его ответственности определяется в соответствии с положениями Статьи 6 или Статьи 8 настоящей Конвенции в зависимости от обстоятельств.
4. Перевозка груза на палубе вопреки прямому соглашению о перевозке в трюме рассматривается как действие или упущение перевозчика в смысле Статьи 8.

Статья 10
Ответственность перевозчика
и фактического перевозчика

1. В тех случаях, когда осуществление перевозки или части ее поручено фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора

текст предыдущей редакции).

б) Общая сумма, подлежащая возмещению, исчисляется исходя из стоимости груза в том месте и в тот день, где и когда он был или должен был быть выгружен с судна в соответствии с договором.

Стоимость груза определяется по цене на товарной бирже либо, если нет такой цены, по существующей рыночной цене, а если нет ни той, ни другой цены, – исходя из обычной стоимости грузов того же рода и качества.

в) Когда для объединения грузов используется контейнер, поддон или подобное транспортное приспособление, количество мест или единиц груза, перечисленных в коносаменте в качестве упакованных в такое транспортное приспособление, считается для целей настоящего пункта количеством мест или единиц груза. За исключением указанного случая, такое транспортное приспособление считается местом или единицей груза.

г) Расчетная единица, упомянутая в настоящей Статье, является единицей «специального права заимствования», как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в подпункте «а» настоящего пункта, переводятся в национальную валюту на основе стоимости этой валюты на дату, определяемую по закону суда, рассматривающего дело. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства, которое является членом Международного валютного фонда, исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов. Стоимость в единицах «специального права заимствования» национальной валюты государства, которое не является членом Международного валютного фонда, исчисляется способом, установленным этим государством.

Тем не менее, государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения, содержащиеся в предыдущих фразах, может во время ратификации Протокола 1979 г. или присоединения к нему или в любое время после этого заявить, что пределы ответственности, предусмотренные в настоящей Конвенции и применяемые на его территории, устанавливаются следующим образом:

i) в отношении суммы в 666,67 расчетных единиц, указанной в подпункте «а» пункта 5 настоящей Статьи, – 10 000 валютных единиц;

ii) в отношении суммы в 2 расчетные единицы, указанной в подпункте «а» пункта 5 настоящей Статьи, – 30 валютных единиц.

Валютная единица, упомянутая в предыдущей фразе, соответствует 65,5 миллиграмма золота 900-й пробы. Перевод сумм, указанных в этой фразе, в национальную валюту осуществляется согласно законодательству соответствующего государства.

морской перевозки, перевозчик, тем не менее, остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. В отношении перевозки, осуществленной фактическим перевозчиком, перевозчик несет ответственность за действия и упущения фактического перевозчика и его служащих и агентов, действовавших в пределах своих служебных обязанностей.

2. Все положения настоящей Конвенции, регулирующей ответственность перевозчика, применяются также в отношении ответственности фактического перевозчика за осуществленную им перевозку. Положения пунктов 2 и 3 Статьи 7 и пункта 2 Статьи 8 применимы в случае предъявления иска к служащему или агенту фактического перевозчика.

3. Любое специальное соглашение, в соответствии с которым перевозчик принимает на себя обязательства, не предусмотренные настоящей Конвенцией, или отказывается от прав, предоставляемых настоящей Конвенцией, распространяется на фактического перевозчика только в том случае, если он с этим согласился прямо выраженным образом и в письменной форме. Независимо от наличия или отсутствия такого согласия фактического перевозчика перевозчик тем не менее остается связанным обязательствами или отказом от прав, вытекающими из такого специального соглашения.

4. В тех случаях и в той мере, в которых и перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной.

5. Суммы, которые могут быть взысканы с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов, не должны в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей Конвенцией.

6. Ничто в настоящей Статье не умаляет какого бы то ни было права обратного требования в отношениях между перевозчиком и фактическим перевозчиком.

Статья 11

Сквозная перевозка

1. Несмотря на положения пункта 1 Статьи 10, в тех случаях, когда в договоре морской перевозки прямо предусматривается, что конкретная часть перевозки, охватываемой указанным договором, должна осуществляться не перевозчиком, а другим определенным лицом, в договоре может быть также предусмотрено, что перевозчик не несет ответственности за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, имевшими место в то время, когда груз находился в ведении фактического перевозчика в течение такой части перевозки. Тем не менее, любое условие, ограничивающее или исключающее такую ответственность, не имеет силы, если судебное разбирательство против фактического перевозчика не может быть возбуждено в каком-либо суде, компетентном на основании пункта 1 или 2 Статьи 21. Бремя доказывания того, что утрата, повреждение или задержка в сдаче были вызваны таким обстоятельством, лежит на перевозчике.

2. Фактический перевозчик несет ответственность в

Исчисление и перевод, упомянутые в предыдущих фразах, осуществляются таким образом, чтобы выразить в национальной валюте государства, насколько это возможно, ту же реальную ценность сумм, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящей Статьи, какая выражена там в расчетных единицах.

Государства сообщают депозитарию способ исчисления или, в соответствующем случае, результат перевода во время сдачи на хранение документа о ратификации или присоединении и затем каждый раз, когда происходит изменение в этом способе исчисления или в стоимости их национальной валюты по отношению к расчетной или валютной единице (в ред. Протокола от 21.12.1979 г.) (см. текст предыдущей редакции).

д) Ни перевозчик, ни судно не вправе воспользоваться ограничением ответственности, предусмотренным в настоящем пункте, если доказано, что ущерб явился результатом действия или упущения перевозчика, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности и с сознанием возможности причинения ущерба.

е) Объявление, упомянутое в подпункте «а» настоящего пункта, если оно внесено в коносамент, при отсутствии доказательств противного создает соответствующую презумпцию, но не связывает перевозчика, который может его оспорить.

ж) По соглашению между перевозчиком, капитаном или агентом перевозчика и отправителем могут быть установлены иные максимальные суммы, чем те, которые указаны в подпункте «а» настоящего пункта, при условии, что согласованная таким образом максимальная сумма не менее соответствующего максимума, указанного в этом подпункте.

з) Ни перевозчик, ни судно ни в коем случае не отвечают за утрату или повреждение, причиненные грузам или связанные с ними, если отправитель заведомо ложно объявил в коносаменте их характер или стоимость (в ред. Протокола от 23.02.1968 г.) (см. текст предыдущей редакции).

6. Грузы, легко воспламеняющиеся, взрывчатые или опасные, на погрузку которых перевозчик, капитан или агент перевозчика, зная об их природе или их характере, не согласился бы, могут быть в любое время до разгрузки выгружены с судна в любом месте либо уничтожены или обезврежены перевозчиком без компенсации, и отправитель таких грузов несет ответственность за все убытки и издержки, прямо или косвенно возникшие вследствие или явившиеся результатом их погрузки. Если какой-либо из таких грузов, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или груза, он может быть таким же образом выгружен с судна, уничтожен или обезврежен перевозчиком без ответственности со стороны перевозчика, за исключением случая общей аварии, если она произойдет.

Статья 4-бис

(введена Протоколом от 23.02.1968 г.)

1. Положения об освобождении от ответственности соответствии с положениями пункта 2 Статьи 10 за утрату, повреждение или задержку в сдаче, вызванные обстоятельствами, которые имели место во время нахождения груза в его ведении.

Часть III. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ

Статья 12

Общее правило

Грузоотправитель не отвечает за ущерб, понесенный перевозчиком или фактическим перевозчиком, или за повреждение, полученное судном, если только такой ущерб или повреждение не произошли по вине грузоотправителя, его служащих или агентов. Служащий или агент грузоотправителя также не несет ответственности за такой ущерб или повреждение, если только ущерб или повреждение не были вызваны виной с его стороны.

Статья 13

Специальные правила об опасном грузе

1. Грузоотправитель должен замаркировать или обозначить подходящим способом опасный груз как опасный.

2. Когда грузоотправитель передает опасный груз перевозчику или фактическому перевозчику, в зависимости от обстоятельств, грузоотправитель должен проинформировать его об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять. Если грузоотправитель не сделает этого, а такой перевозчик или такой фактический перевозчик иным образом не осведомлены об опасном характере груза:

а) грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком и любым фактическим перевозчиком за ущерб, возникший в результате отгрузки такого груза; и

б) груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

3. Ни одно лицо не может ссылаться на положения пункта 2 настоящей Статьи, если во время перевозки оно приняло груз в свое ведение, зная о его опасном характере.

4. Параграф «б» пункта 2 Статьи 13 – опасный груз становится фактически опасным для жизни или имущества, он может быть выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут потребовать обстоятельства, без уплаты компенсации, кроме как в силу обязательства по участию в покрытии убытков по общей аварии или когда перевозчик несет ответственность в соответствии с положениями Статьи 5.

Часть IV. ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 14

Выдача коносамента

1. Когда перевозчик или фактический перевозчик принимает груз в свое ведение, перевозчик по требованию грузоотправителя обязан выдать грузоотправителю коносамент.

2. Коносамент может быть подписан лицом, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени пере-

сти и ее пределах, предусмотренные настоящей Конвенцией, применяются к любому иску к перевозчику по поводу утраты или повреждения грузов, на которые распространяется договор перевозки, независимо от того, основан иск на договоре или на причинении вреда.

2. Если такой иск предъявлен к служащему или агенту перевозчика и такой служащий или агент не является независимым подрядчиком, этот служащий или агент вправе воспользоваться положениями об освобождении от ответственности и ее пределах, на которые согласно настоящей Конвенции вправе ссылаться перевозчик.

3. Суммы, возмещенные перевозчиком и такими служащими и агентами, ни в коем случае не должны в совокупности превышать предел, предусмотренный настоящей Конвенцией.

4. Однако служащий или агент перевозчика не вправе воспользоваться положениями настоящей Статьи, если докажано, что ущерб явился результатом действия или упущения этого служащего или агента, совершенных с намерением причинить ущерб либо по самонадеянности, с сознанием возможности причинения ущерба.

Статья 5

Перевозчик вправе отказаться от предусмотренных настоящей Конвенцией всех или некоторых своих прав, и в том числе от прав на освобождение от ответственности, или увеличить свою ответственность и обязательства, предусмотренные настоящей Конвенцией, при условии, что такой отказ или увеличение будут включены в коносамент, выданный отправителю.

Никакие положения настоящей Конвенции не применяются к чартерам; но если коносаменты выданы в случае предоставления судна по чартеру, они подчиняются условиям настоящей Конвенции. Ничто в настоящих правилах не препятствует внесению в коносамент какого-либо правомерного положения, касающегося общей аварии.

Статья 6

Несмотря на положения предшествующих статей, перевозчик, капитан или агент перевозчика и отправитель вправе вступать в отношении любых определенных грузов в любое соглашение на любых условиях касательно обязанностей и ответственности перевозчика за такие грузы, а также прав перевозчика в отношении таких грузов, включая права на освобождение от ответственности, или касательно его обязательств по обеспечению мореходности судна, поскольку условие об этом не противоречит публичному порядку, или касательно старания и заботливости его служащих или агентов в отношении погрузки, обработки, укладки, перевозки, хранения, выгрузки перевозимых морем грузов, при условии, что в этом случае не был или не будет выдан никакой коносамент и что согласованные условия включены в расписку, которая не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Любое заключенное таким образом соглашение имеет в полной мере законную силу.

возчика.

3. Подпись на коносаменте может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых иных механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдается коносамент.

Статья 15

Содержание коносамента

1. В коносамент должны быть включены, в частности, следующие данные:

а) общий характер груза, основные марки, необходимые для идентификации груза, прямое указание, в соответствующих случаях, относительно опасного характера груза, число мест или предметов и вес груза или его количество, обозначенное иным образом, причем все эти данные указываются так, как они представлены грузоотправителем;

б) внешнее состояние груза;

в) наименование перевозчика и местонахождение его основного коммерческого предприятия;

г) наименование грузоотправителя;

д) наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем;

е) порт погрузки согласно договору морской перевозки и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;

ж) порт разгрузки согласно договору морской перевозки;

з) число оригиналов коносамента, если их больше одного;

и) место выдачи коносамента;

и) подпись перевозчика или лица, действующего от его имени;

к) фрахт в размере, подлежащем уплате грузополучателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;

л) указание, упомянутое в п. 3 Статьи 23;

м) указание, в соответствующих случаях, о том, что груз должен или может перевозиться на палубе;

н) дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами;

о) повышенный предел или пределы ответственности, если таковые согласованы в соответствии с п. 4 Статьи 6.

2. После того как груз погружен на борт, перевозчик, если того потребует грузоотправитель, должен выдать грузоотправителю «бортовой» коносамент, в котором в дополнение к данным, требуемым согласно пункту 1 настоящей Статьи, должно быть указано, что груз находится на борту определенного судна или судов, а также должна быть указана дата или даты погрузки. Если перевозчик ранее выдал грузоотправителю коносамент или иной товарораспорядительный документ, относящийся к данному грузу, то по просьбе перевозчика грузоотправитель должен возвратить такой документ в обмен на «бортовой» коносамент. Перевозчик может удовлетворить требование грузоотправителя в отношении «бортового» коносамента путем дополнения любого ранее выданного документа при условии, что дополненный таким образом документ включает все дан-

Имеется в виду, однако, что настоящая Статья применяется не к обычным коммерческим отправкам грузов, осуществляемым в процессе обычной торговли, а лишь к таким отправкам, когда характер и состояние имущества, подлежащего перевозке, либо обстоятельства, сроки и условия, при которых должна выполняться перевозка, таковы, что оправдывают особое соглашение.

Статья 7

Никакие положения настоящей Конвенции не возбраняют перевозчику или отправителю включать в договор положения, условия, оговорки и исключения в отношении обязанностей и ответственности перевозчика или судна за потерю или убытки, происшедшие с грузами или касающиеся их хранения, заботы о них и их обработки до погрузки и, соответственно, после выгрузки с судна, на котором грузы перевозятся морем.

Статья 8

Положения настоящей Конвенции не затрагивают ни прав, ни обязательств перевозчика, вытекающих из любого действующего в настоящее время закона в отношении ограничения ответственности собственников морских судов.

Статья 9

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

(см. текст предыдущей редакции)

Настоящая Конвенция не наносит ущерба положениям любой международной конвенции или национального закона, регулирующих ответственность за ядерный ущерб.

Статья 10

(в ред. Протокола от 23.02.1968)

(см. текст предыдущей редакции)

Положения настоящей Конвенции применяются ко всякому коносаменту, относящемуся к перевозке грузов между портами двух разных государств, если:

а) коносамент выдан в Договаривающемся государстве, либо

б) перевозка осуществляется из порта, находящегося в Договаривающемся государстве, либо

в) договор, содержащийся в коносаменте или удостоверенный им, предусматривает, что правила настоящей Конвенции или вводящего их в действие законодательства какого-либо государства применяются к этому договору, какова бы ни была национальность судна, перевозчика, отправителя, получателя или любого другого заинтересованного лица.

Каждое Договаривающееся государство применяет к указанным выше коносаментам положения настоящей Конвенции.

Настоящая Статья не наносит ущерба праву Договаривающегося государства применять правила настоящей Конвенции к коносаментам, не указанным в предыдущих пунктах.

ные, которые должны содержаться в «бортовом» коносаменте.

3. Отсутствие в коносаменте каких-либо данных, упомянутых в настоящей статье, не влияет на юридический характер документа как коносамента при условии, однако, что он удовлетворяет требованиям, содержащимся в п. 7 Статьи 1.

Статья 16

Коносаменты: оговорки и доказательственная сила

1. Если в коносаменте содержатся данные, касающиеся общего характера, основных марок, числа мест или предметов, веса или количества груза, в отношении которых перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, знает или имеет достаточные основания подозревать, что они не точно соответствуют фактически принятому, а в случае выдачи «бортового» коносамента – погруженному грузу, либо если у него не было разумной возможности проверить такие данные, перевозчик или такое другое лицо должен внести в коносамент оговорку, конкретно указывающую на эти неточности, основания для подозрений или отсутствие разумной возможности проверки.

2. Если перевозчик или другое лицо, выдающее коносамент от его имени, не указывает в коносаменте внешнее состояние груза, считается, что он указал в коносаменте, что внешнее состояние груза хорошее.

3. За исключением данных, в отношении которых и в той мере, в какой была внесена оговорка, допустимая согласно пункту 1 настоящей Статьи:

а) коносамент является доказательством prima facie приема, а в случае выдачи «бортового» коносамента – погрузки перевозчиком груза, как он описан в коносаменте; и

б) доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза.

4. Коносамент, в который не включено, как это предусмотрено в подпункте «к» п. 1 Статьи 15, указание фрахта или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться грузополучателем, или не указан возникший в порту погрузки демередж, подлежащий оплате грузополучателем, является доказательством prima facie того, что никакого фрахта или демереджа с него не причитается. Однако доказывание перевозчиком противного не допускается, если коносамент передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на отсутствие в коносаменте любого такого указания.

Статья 17

Гарантии грузоотправителя

Статья 18

Другие документы, помимо коносаментов

Часть V. ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

Статья 19

Уведомление об утрате, повреждении или задержке

Статья 20

Исковая давность

1. Любой иск в связи с перевозкой грузов по настоящей Конвенции погашается давностью, если судебное или арбитражное разбирательство не было начато в течение двух лет.

Приложение 7

Всеобщий универсальный чартер

(Пересмотрен в 1922 и 1976 гг. Использовать только в перевозках, которые не имеют одобренной проформы)	(As revised 1922 and 1976) (To be used fortrades for which no approved form is in force)
1	*2*
Часть 1. «ДЖЕНКОН»	*Part 1. «GENCON»*
1. Судовой брокер 2. Место и дата 3. Судовладелец/Местонахождение конторы 4. Фрахтователь/Местонахождение конторы	1. Shipbroker 2. Place and date 3. Owners/Place of business 4. Charterers/Place of business
5. Название судна 6. Брутто-регистровые тонны (БРТ)/нетто-регистровые тонны (НРТ) 7. Дедвейт в тоннах 8. Местонахождение в настоящее время 9. Ожидаемая готовность к погрузке 10. Порт или место погрузки 11. Порт или место выгрузки 12. Груз (также, если согласовано, указать количество груза и марджин судовладельцев; если полный груз не согласован, указать часть груза) 13. Ставка фрахта (также указывается оплата по выгруженному или коносаментному количеству) (Статья 1) 14. Оплата фрахта (указываются валюта и метод оплаты, а также бенефициар и банковский счет) (Статья 4) 15. Стоимость погрузки и выгрузки (указать альтернативно п. «а» или «б» Статьи 5; также указать отсутствие грузового оборудования на судне). 16. Сталийное время – если согласован отдельный учет сталийного времени за погрузку и выгрузку, заполнить п. «а» и «б», если общее сталийное время, то заполняется только п. «в»: а) сталийное время для погрузки б) сталийное время для выгрузки в) сталийное время для погрузки и выгрузки 17. Грузоотправитель (указать имя и адрес) (Статья 6) 18. Ставка демереджа (погрузка и выгрузка) (Статья 7) 19. Дата канцеллинга (Статья 10) 20. Брокерская комиссия и кому оплачивается (Статья 14) 21. Согласованные дополнительные Статьи, предусматривающие специальные условия. Взаимно согласовано, что этот контракт должен быть выполнен в соответствии с условиями данного чартера, который должен включать ч. 1 и 2. В случае противоречия условий положения ч. 1 превалирует над положениями ч. 2 в пределах таких противоречий **Подпись (Судовладельцы)** **Подпись (Фрахтователи)**	5. Vessel's name 6. GRT/NRT 7. Deadweight cargo carrying capacity in tons 8. Present position 9. Expected ready to load (abt) 10. Loading port or place 11. Discharging port or place 12. Cargo (also state quantity and margin in Owner's option, if agreed, if full and complete cargo not agreed state part cargo*) 13. Freight rate (also state if payable on delivered or intaken quantity) (Cl.1) 14. Freight payment (state currency and method of payment; also benificiary and bank account) (Cl.4) 15. Loading and discharging coast (state alternative (a) or (b) of Cl.5; also indicate if vessel is gear less) 16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed fill in a) and b) if total laytime for load. and disch., fill inc) only) (Cl. 6): a) Laytime for loading b) Laytime for discharging c) Laytime for loading and discharging 17. Shippers (state name and address) (Cl.6) 18. Demurrage rate (load. and disch.) (Cl.7) 19. Cancel I ing date (Cl.10) 20. Brokerage commission and to whom payable (Cl.14) 21. Additional clauses covering special provisions, if agreed It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part 1 as wel I as Part 2 In the event of a conflict of conditions the provisions of Part 1 shall prevail over those of Part 2 to the extent of conflict **Signature (Owners)** **Signature (Charterers)**
Часть 2. ЧАРТЕР «ДЖЕНКОН»	*Part 2. «GENCON» CHARTER*
1. Согласовано между стороной, упомянутой в боксе 3 как судовладельцы парохода или теплохода, указанного в боксе 5, брутто/нетто регистровой вместимостью в тоннах, указанной в боксе 6, и грузоподъемностью около того количества тонн дедвейтного груза, которое указано в боксе 7, в на-	1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as Owner of the steamer or motor-vessel named in Box 5, of the gross/net Register tons indicated in Box 6 and carrying about the number tons of deadweight cargo stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to

стоящее время находящегося, как указано в боксе 8, с ожидаемой готовностью к погрузке по этому чартеру к дате, указанной в боксе 9, и стороной, указанной как фрахтователи в боксе 4, что указанное судно проследует в порт или место погрузки, указанное в боксе 10. или так близко к этому месту, как оно может безопасно подойти, находясь всегда на плаву, и погрузит там полный груз	load under this Charter about the date indicated in Box 9. and party mentioned as Charterers in box 4 that The said vessel shall proceed to the loading port or place stated in Box 10 or so near thereto as she may safety get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo

Если согласована отгрузка палубного груза, то она производится на риск фрахтователей. как указано в боксе 12 (фрахтователи обязаны предоставить полностью маты и (или) лес для подстилки и любую требующуюся сепарацию, но судовладельцы разрешают использование, если требуется, деревянной сепарации, если она имеется на борту, который фрахтователи обязуются предоставить), будучи таким образом загруженным, судно должно проследовать в порт или место выгрузки, указанное в боксе 11, согласно указанию при подписании коносамента, или так близко к этому месту, как оно сможет безопасно подойти и, находясь всегда на плаву, выдаст там груз после оплаты фрахта по выгруженному или коносаментному количеству, как указано в боксе 13, по ставке, указанной в боксе 13. 2. Статья об ответственности судовладельцев Судовладельцы несут ответственность за утрату или повреждение груза или за задержку в доставке груза только в том случае, если эта утрата, повреждение или задержка были вызваны неправильной либо небрежной укладкой груза (кроме случаев, когда укладка производится отправителями (фрахтователями), их стивидорами или служащими) либо отсутствием должного старания со стороны судовладельцев или их управляющих в том, чтобы сделать судно во всех отношениях мореходным и надлежащим образом укомплектованным экипажами, снаряжением и снабжением, или личными действиями либо ошибками судовладельцев или их управляющих Судовладельцы также не несут никакой ответственности за утрату, повреждение или задержку, возникшие по какой бы то ни было другой причине, даже по причине небрежности либо ошибки капитана, команды или какого-либо другого лица, состоящего на службе у судовладельцев и находящегося на борту судна либо на берегу, за чьи действия они несли бы ответственность при отсутствии данной Статьи, или по причине немореходности судна, имеющей место после погрузки или после начала рейса или в какое бы то ни было другое время. Ущерб, причиненный соприкосновением с другим грузом, утечкой, запахом, способностью другого груза воспламениться либо взрываться или недостаточной упаковкой другого груза, не должен считаться вызванным неправильной или небрежной укладкой, даже если этот ущерб вызван по этой последней причине. 3. Статья о девиации. Судно имеет право захода в любой порт или порты в любой последовательности для любой цели, следовать без лоцманов, буксировать и (или) оказывать помощь судам при лю-	(if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterer's risk) as stated in Box 12 (Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship and being loaded the vessel shall I proceed to the discharging port or place stated in Box 11. as ordered on signing B.I Is of Lading or so near thereto as she may safety get and lie always afloat and there deliver cargo on being freight on delivered or intaken quantity as indicated in Box 13 at the rate stated in Box 13. 2. Owners' Responsibility Clause Owners are to be responsibie for loss of or damage to the goods or for delay in del ivery of the goods only in case the loss damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/Charterers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that the she is property manned, equipped and supplied or by personal of the Owners or their Manager And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever Damage caused by contract with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

бых обстоятельствах, а также отклоняться от пути следования в целях спасения жизни и (или) имущества.	3. Deviation Clause. The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pi lots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.
4. Оплата фрахта. Фрахт должен быть оплачен способом, описанным в боксе 14. Наличными, без скидок, после выдачи груза, по среднему обменному курсу, действующему на текущий день или дни платежа, причем получатели груза обязаны платить фрахт в течение выгрузки по счету, предоставленному капитаном или судовладельцем. Наличные деньги для оплаты обычных дисбурсментских счетов судна в порту погрузки авансируются фрахтователями, если требуется, по самому высокому обменному курсу, с учетом 2% на покрытие страховых и других расходов.	4. Payment of Freight. The freight to be paid in the manner prescribed in box 14 in cash without discount on delivery of the cargo at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners.
5. Стоимость погрузки (выгрузки): а) Условия гросс: груз должен быть доставлен к борту судна таким образом, чтобы судно было способно взять груз своими грузовыми средствами. Фрахтователи обеспечивают и оплачивают необходимое число рабочих для обеспечения работ на берегу или на борту лихтера, а судно лишь поднимает груз на свой борт: если погрузка производится при помощи элеватора, груз должен быть подан в трюмы судна бесплатно для судна, а судовладельцы оплачивают только штивку груза; любые грузовые места массой свыше 2 т должны быть погружены, уложены и выгружены фрахтователями на их риск и счет: груз должен быть получен грузополучателями на их риск и счет у борта судна в пределах досягаемости грузовых средств судна. б) ФИО и «свободны от расходов по укладке (штивке)»: груз должен быть положен в трюмы, уложен и (или) отштивован и выгружен из трюмов фрахтователями или их агентами без какого-либо риска, ответственности и расходов для судовладельцев: судовладельцы обязаны обеспечить энергию и лебедчиков из экипажа, если они требуются и работа судовыми лебедчиками разрешена; если не разрешена, фрахтователи должны обеспечить и оплатить лебедчиков с берега и (или) краны, если таковые имеются (эта Статья не должна применяться, если судно не оборудовано грузовыми устройствами и об этом заявлено в боксе 15). Указать альтернативно п. «а» или «б», как согласовано в боксе 15. 6. Сталийное время. а) Сталийное время отдельно для погрузки и выгрузки: груз должен быть погружен в течение такого количества текущих часов, какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды. Воскресенья и праздники исключаются, если они не используются. В случае если в воскресенья и праздничные дни перегрузочные работы производятся. Сталийное время засчитывается; груз должен быть выгружен в течение такого количества текущих часов, какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды. Воскресенья и праздники исключаются, если они не используются. В случае если в воскресенья и праздничные дни выгрузка произ-	5. Loading/Discharging Cost. a) Gross Terms: The cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel to take the goods with her own tackle. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator. cargo to be put free in vessel's holds. Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons. weight shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. The cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle. b) FIO and free stowed/trimmed: The cargo shall be brought into the holds. loaded, stowed and/or trimmed and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free from any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Owners shall provide winches, motive power and winchmen from the crew if requested and permitted; if not, the Charterers shall provide and pay for winchmen from shore and/or cranes, if any. (This provision shall not apply if vessel is gear lees and stated as such in Box 15). Indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 15. 6. Laytime. a) Separate laytime for loading and discharging: The cargo shall be loaded within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time actually used shall count. The cargo shall be discharged within the number of running hours as indicated in Box 16, weather permitting. Sundays and holidays. Excepted, unless used. in which event time actually used shall count.

водится, сталийное время засчитывается.	
б) Общее сталийное время для погрузки и выгрузки: груз должен быть погружен в течение такого общего количества текущих часов, какое указано в боксе 16, если позволяют условия погоды. Воскресенья и праздники исключаются, если они не используются. в) Начало отсчета сталийного времени (погрузка и выгрузка): сталийное время для погрузки и выгрузки начинается с 1 ч дня, если нотис о готовности дан до полудня, и с 6 ч утра следующего рабочего дня, если нотис дан в течение рабочего времени после полудня. Нотис в порт погрузки дается грузоотправителям, указанным в боксе 17; время обработки судна до начала отсчета сталийного времени засчитывается как сталийное время; время ожидания причала засчитывается как время погрузки или выгрузки в зависимости от обстоятельств. Указать альтернативно п. «а» или «б», как согласовано в боксе 16.	b) Total laytime for loading and discharg- ing: The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running hours as in- dicated in Box 16, weather permitting. Sundays and holidays, excepted, unless used. c) Commencement of laytime (load and discharging): Laytime for loading and discharging shall commence at 1 p. m. if notice of readiness is given before noon, and at 6 a. m. next working day if notice given during office hours after noon. Notice of loading port to be given to the Shippers named in Box 17. Time actually used before commencement of laytime shall count. Time lost in waiting for berth to count as loading or discharging time. as the case may be. Indicate alternative (a) or (b), as agreed, in Box 16.
7. Демередж. Десять текущих суток на демередже по ставке, согласованной в боксе 18, за один день или пропорционально за часть дня с ежедневной выплатой предоставлено фрахтователям в целом по портам погрузки и выгрузки.	7. Demurrage. Ten running days on demur- rage at the rate stated in Box 18 per day or proportionately for part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at port of loading and discharging.
8. Залоговое право. Судовладельцы имеют залоговое право на груз в оплату фрахта, мертвого фрахта, демереджа и убытков, понесенных в связи с задержкой судна. Фрахтователи остаются ответственными за мертвый фрахт и демередж (включая убытки, понесенные в связи с задержкой судна), возникшие в порту погрузки. Фрахтователи остаются ответственными за мертвый фрахт и демередж (включая убытки, понесенные в связи с задержкой судна), возникшие в порту выгрузки, но в пределах суммы, которую судовладельцы не смогли получить путем осуществления залогового права на груз.	8. Lien Clause. Owners shall I have a lien on the cargo for freight, deadfreight. demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for deadfreight and demurrage (including damages for detention). incurred at port of loading. Charterers shall also remain responsible for deadfreight and demurrage (including damages for detention). incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.
9. Коносаменты. Капитан подписывает коносаменты по указанной в них ставке фрахта без ущерба для данного чартера, но если сумма фрахта по коносаментам окажется меньшей, чем общая сумма фрахта по чартеру, то разница выплачивается капитану наличными по подписании коносаментов.	9. Bills of Lading. The Captain to sign Bill of Lading at such rate of freight as pre- sented without prejudice to this Charterparty. but should the freight by Bill of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bill of Lading.
10. Канцеллинг. Если судно не готово к погрузке (независимо от того, находится оно у причала или нет) в день или перед днем, указанным в боксе 19, фрахтователи имеют право расторгнуть этот контракт; такое решение должно быть объявлено, если требуется, не позже чем за 48 ч до ожидаемого прибытия судна в порт погрузки. Если судно будет задержано из-за аварии или других подобных причин, фрахтователи должны быть как можно быстрее об этом информированы, и. Если судно задерживается более чем на 10 дней после даты, объявленной как ожидаемый день готовности к погрузке, фрахтователи имеют право расторгнуть этот контракт, если дата канцеллинга не была согласована.	10. Cancelling Clause. Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the date indicated in Box 19. Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.

1	2
11. Общая авария. Общая авария регулируется в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами 1974 г. Собственники груза вносят свою долю в общие расходы, даже если они были вызваны небрежностью судовладельцев или их служащих (см. Статью 2). 12. Компенсация. Сумма компенсации за невыполнение данного чартера в размере доказанных убытков не должна превышать предполагаемой суммы фрахта. 13. Агентирование. Во всех случаях судовладелец имеет право назначать своего брокера или агента в порту как погрузки, так и выгрузки. 14. Брокерская комиссия. Брокерская комиссия в размере, указанном в боксе 20, с суммы заработанного фрахта причитается стороне, указанной в боксе 20. В случае невыполнения чартера не менее 1/3 данной брокерской комиссии от предлагаемой суммы фрахта и мертвого фрахта выплачивается судовладельцами брокеру в качестве компенсации за расходы и работу последнего. В случае выполнения большого числа рейсов размер компенсации должен быть согласован взаимно. 15. Общая оговорка о забастовке. Ни фрахтователи, ни судовладельцы не несут ответст- венности за последствия забастовок или локаутов, препятствующих выполнению либо замедляющих выполнение каких-либо обязательств по данному контракту. При забастовке (локауте), влияющей на погрузку груза или его части, когда судно готово к выходу из последнего порта, либо в любое время при следовании его в порт или порты погрузки, либо после прибытия туда капитан или судовладельцы могут потребовать от фрахтователей согласия рассчитывать сталийное время, как если бы забастовки (локаута) не было. Если фрахтователи не дали такого согласия в письменной форме (если необходимо – телеграммой) в течение 24 ч судовладельцы имеют право расторгнуть данный договор. Если же часть груза была уже погружена, то судовладельцы обязаны следовать в рейс с этим количеством (причем фрахт платится лишь за погруженное количество), располагая правом догрузки другим попутным грузом в своих собственных интересах. При забастовке (локауте), влияющей на выгрузку в момент либо после прибытия судна в порт или на рейд порта выгрузки, если забастовка (локаут) не прекращена в пределах 48 ч, получатели имеют право задержать судно до окончания этой забастовки (локаута), уплачивая демередж по половинной ставке по истечении вре- мени, обусловленного для выгрузки, либо направить судно в безопасный порт без риска задержки из-за забастовки (локаута). Такое распоряжение должно быть дано в пределах 48 ч после уведомления фрахтователей со стороны капитана или судовладельца о том, что забастовка (локаут) влияет на выгрузку. При сдаче груза в таком порту все условия данного чартера и коносамента имеют силу; судно должно получить такой же фрахт, как если бы оно разгружалось в первоначальном порту назначения, за исключением того случая, когда расстояние до порта замены превышает 100 миль.	11. General Average. General average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1974. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owner's servants (sea Cl. 2). 12. Indemnity. Indemnity for non-perform- ance of this Charterparty. Proved damages, not exceeding estimated amount of freight. 13. Agency. In every cases the Owners shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge. 14. Brokerage. A brokerage commission at the rate stated in Box 20 on the earned freight is due to the party mentioned in Box 20. In case of non-execution at least 1/3 of the brokerage on the estimated amount of freight and dead- freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed. 15. General Strike Clause. Neither Char- terers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-out pre- vent ing or delaying the fulfilment of any obligations under this conract. If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after arrival there. Cap- tain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Char- terers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall l have the option of cancel l ing this contract. If part of cargo has already been loaded, Owners must proceed with same (freight payable on loaded quantity only), having liberty to complete with other cargo on the way for their own account. If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half-demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safety discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharging.
16. Военная оговорка («Войуор 1950»). 1) В данных оговорках термин «военные риски» подразумевает любую блокаду или любые другие действия, объявленные как блокада любым правительством, любой воюющей стороной или какой-	16. War Risks ("Voywar 1950"). 1) In these clauses "War Risks" shall include any blockade or any action which is announced as a blockade by any Government or by any belligerent or by organized body, sabo- tage, piracy, and any

либо организацией, саботаж, пиратство или любую реальную войну, угрозу войны, военные действия, операции военного характера, гражданскую войну, гражданские волнения и революции. 2) Если в любое время до начала погрузки будет установлено, что выполнение договора подвергнет судно, капитана, команду или груз военным рискам на любой стадии выполнения рейса, судовладельцы имеют право письмом или по телеграфу в адрес фрахтователя канцеллировать чартер. Пункты 3, 4, 5, «а», «б», 6 Статьи 16 опущены. 17. Общая ледовая оговорка. Порт погрузки: а) В случае, если порт погрузки является недоступным из-за льда, когда судно готово выйти в рейс из своего последнего порта захода, или в какое-либо время при переходе к порту погрузки, или в момент прибытия судна в порт погрузки, или если после прибытия судна наступят морозы, то капитан ввиду опасности вмерзания судна в лед имеет право покинуть порт без груза, а настоящий чартер теряет силу. Пункты «б», «в», «г» порта погрузки и пункты «а», «б» с порта выгрузки Статьи 17 опущены.	actual or threatened war. hostilities, warlike operations, civil war, civil commotion, or revolution. 2) If at any time before the vessel commences loading, it appears that performance of the contract will subject the Vessel or her Master and crew or her cargo to war risks at any stage of the adventure, the Owners shall be entitled by letter or telegram despatched to the Charterers, to cancel this Charter. Continuation (3), (4). (5) (a) (b). (6) of Cl. 16 are omitted. 17. General ice clause. Port of loading: a) In the event of loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to proceed from her last port or any time during the voyage or on vessel's arrival or in case frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this Charter shall be null and void. Continuation (b), (c). (d) of the loading port and (a), (b), (c) of the discharging port of Cl. 17 are omitted.

Приложение 8

Полезные ссылки на WWW

Департамент ООН по морскому праву - http://www.un.org/Depts/los/index.htm
Трибунал ООН по морскому праву - http://www.itlos.org/
Международная Морская Организация IMO: www.imo.org
IACS – International Association of Classification Societies www.iacs.org.uk
INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners www.intercargo.org
INTERTANKO – International Association of Independent Tanker Owners - www.intertanko.com
IPTA – International Parcel Tankers Association http://www.ipta.org.uk
ICCL – International Council of Cruise Lines http://www.iccl.org
BIMCO – an international shipping association www.bimco.dk
Для исследовательской работы - http://www2.spfo.unibo.it/spolfo/SEALAW.htm
http://www.lawresearch.com/practice/ctsea.htm
http://www.exxun.com/ekio/ea_law_1030.html

Институт по изучению проблем морского права
Russian Institute for Ocean Law Studies (IOLS)

Институт осуществляет научно-исследовательскую и образовательную деятельность по проблемам морского публичного и частного права. Одна из задач Института способствовать информированности общественности по вопросам морского права, развитию различных исследовательских программ по различных аспектам морского права и политики, изучая как политические, так и правовые инновации в морской сфере. Деятельность Института также направлена на оценку и прогнозирование развития международной политико-правовой доктрины с целью выработки рекомендаций, могущих быть использованными в процессе совершенствования российской морской политики.

Институт реализует полученные научные результаты через подготовку специалистов в области морского права, организовывает лекции ведущих специалистов, проводит научные семинары и конференции, консультирует компании и организации, осуществляет издательскую деятельность. Активность Используя лекции, публикации, конференции, семинары и обучающие курсы, Институт пытается стимулировать научные исследования в различных областях морского права, в частности, в том, что касается: морских границ; использования океана в мирных и военных целях; регламентации деятельности в экономических зонах; морских перевозок; проблем защиты морской среды от загрязнения; регламентации рыболовного промысла; процедур урегулирования морских споров; обеспечения безопасности на море; противодействия пиратской и террористической деятельности.

Институт предоставляет консультативную и высококвалифицированную творческую помощь по написанию докторских и кандидатских диссертаций, монографий, статей, авторефератов, оказывает творческую и организационную поддержку по публикациям по таким отраслям науки как право, международные отношения, политология, филология, управление персоналом, педагогика, психология и др. гуманитарным наукам.

Институт также оказывает помощь студентам по написанию эксклюзивных дипломных и курсовых работ по вышеуказанным направлениям. Работы выполняются докторами и кандидатами наук на базе ведущих отечественных и зарубежных научных библиотек.

Адрес для почтовой корреспонденции: 191186 Санкт-Петербург, ул. Казанская, д. 7
www.oceanlaw.ru email: ago@academus.ru IOLS@oceanlaw.ru телефон/факс: 7-812-322-6236

Russian Institute for Ocean Law Studies **(IOLS)** aspires to be the scientific and educational center of excellence for ocean law issues. IOLS mission is to identify key areas and issues of International Law of the Sea and Maritime Law, in respect of Russian ocean policy and then formulate, draft, interpret, and suggest ways of implementing provisions of international laws in Russian legislation. IOLS is also undertaking the task of building and enhancing public awareness on maritime issues will continue developing research strength in various aspect of the Law and policy of the Sea, looking at legal and policy developments in the maritime sphere and to analyze the related policy objectives in the promulgation of any maritime legislation.

IOLS also aims to develop the capability to be pro-active by looking ahead and assisting Russia to meet its policy objectives through the instrument of law. Building up specific areas of expertise, identifying key problem areas, and examining legal regimes that can be introduced, drafted or implemented to resolve these problems. In realizing its aspiration and as a contribution to society, IOLS will continue to provide and organize training courses as well as guidance for those who are interested in any areas of ocean law and policy

Among the themes which have been, and will continue to be, the areas of IOLS's concern and research works is the United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS). On-going research in this area began since the Academy was set up in 1998. IOLS continuing to highlight its significant and impact either nationally, regionally or internationally in the maritime sphere. By using means such as lectures, publications, conferences, seminars and training courses. IOLS will also try to determine and assist in the implementation of UNCLOS in Russian legislation and ocean policy. Specific area of interest are:

- Maritime boundaries; rights and obligations in maritime zones
- Coastal and other states obligations in EEZ; Environmental issues
- Maritime transportation and Fishery Law
- Dispute resolution
- Modularized training courses on the Law of the Sea and Maritime law.
- Military uses of ocean spaces
- Safety at Sea
- Piracy and terrorism response.

Mail address: 7,Kazanskaya Street, St.Petersburg, RUSSIA 191186
www.oceanlaw.ru email: ago@academus.ru IOLS@oceanlaw.ru

МОРСКОЕ ПРАВО
А.С. СКАРИДОВ

OCEAN LAW
Alexander S. Skaridov

Подписано в печать 11 января 2006 г.
Усл. печ. л. 40,5. Тираж 1000 экз. Заказ 26.
Издательство «Academus» (Академия Гуманитарного Образования).
191186 Санкт-Петербург, ул. Казанская, дом 7